Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

II/5 — 93200 — 5184/66

Bonn, den 1. März 1966

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines
Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG)

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 290. Sitzung am 17. Dezember 1965 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist aus der Anlage 3 ersichtlich.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Mende

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG)

Inhaltsübersicht

§§

Abschnitt 1

Bundeswasserstraßen

Begriffsbestimmung ... 1
Bestandsänderung ... 2
Erweiterungen und Durchstiche ... 3

Abschnitt 2

Wahrung der Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft

Einvernehmen mit den Ländern ... 4

Abschnitt 3

Befahren mit Wasserfahrzeugen und Gemeingebrauch

Befahren mit Wasserfahrzeugen ... 5
Gemeingebrauch ... 6

Abschnitt 4

Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen

Allgemeine Vorschriften über Unterhaltung und Betrieb ... 7
Umfang der Unterhaltung ... 8
Maßnahmen in Landflächen an Bundeswasserstraßen 9
Anlagen und Einrichtungen Dritter ... 10
Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung 11

Abschnitt 5

Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen

Allgemeine Vorschriften über Ausbau und Neubau 12
Planungen ... 13
Planfeststellung, Genehmigung, vorläufige Anordnung ... 14
Veränderungssperre ... 15
Besondere Pflichten im Interesse des Vorhabens .. 16
Planfeststellungsverfahren ... 17
Versagung der Planfeststellung ... 18
Planfeststellungsbeschluß ... 19
Zustellung ... 20
Wirkung der Planfeststellung ... 21
Nachträgliche Entscheidungen ... 22
Planänderung ... 23

Abschnitt 6

Ordnungsvorschriften

Strompolizei ... 24
Verantwortliche Personen ... 25
Inanspruchnahme nicht verantwortlicher Personen 26
Strompolizeiverordnungen ... 27

§§

Strompolizeiliche Verfügungen ... 28
Verhältnismäßigkeit, Wahl der Mittel ... 29
Besondere Befugnisse zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen ... 30
Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung ... 31
Rücknahme und Widerruf der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung ... 32
Besondere Pflichten im Interesse der Überwachung 33

Abschnitt 7

Besondere Aufgaben

Schiffahrtszeichen ... 34
Wasserstands- und Hochwassermeldedienst, Eisbekämpfung ... 35

Abschnitt 8

Entschädigung

Allgemeine Vorschriften über Entschädigung ... 36
Einigung, Festsetzungsbescheid ... 37
Vollstreckung ... 38
Rechtsweg ... 39

Abschnitt 9

Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen

Kosten der Herstellung von Kreuzungsanlagen ... 40
Unterhaltung der Kreuzungsanlagen ... 41
Durchfahrten unter Brücken im Zuge öffentlicher Verkehrswege ... 42

Abschnitt 10

Durchführung des Gesetzes

Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen .. 43
Zuständigkeiten ... 44
Rechtsverordnungen ... 45
Anforderungen der Sicherheit und Ordnung ... 46

Abschnitt 11

Straf- und Bußgeldvorschriften, Schlußvorschriften

Verletzung der Geheimhaltungspflicht ... 47
Ordnungswidrigkeiten ... 48
Handeln für einen anderen ... 49
Verletzung der Aufsichtspflicht ... 50
Verjährung ... 51
Einziehung ... 52
Unterwerfungsverfahren, Verwaltungsbehörde ... 53
Überleitungsbestimmungen ... 54
Außer Kraft tretende Vorschriften ... 55
Berlin-Klausel ... 56
Inkrafttreten ... 57

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Abschnitt 1
Bundeswasserstraßen

§ 1
Begriffsbestimmung

(1) Bundeswasserstraßen nach diesem Gesetz sind

1. die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen; sie sind in der Anlage zum Gesetz aufgeführt,
2. die Seewasserstraßen.

(2) Zu den Bundeswasserstraßen gehören auch

1. die bundeseigenen Schiffahrtsanlagen, besonders Schleusen, Wehre, Schiffshebewerke, Schutz-, Sicherheits- und Bauhäfen sowie bundeseigene Talsperren, Speicherbecken und andere bundeseigene Speisungsanlagen,
2. die ihrer Unterhaltung dienenden bundeseigenen Ufergrundstücke, Tonnenhöfe, Bau- und Schirrhöfe.

§ 2
Bestandsänderung

(1) Soll ein Gewässer eines anderen Eigentümers als des Bundes Bundeswasserstraße werden oder soll ein Gewässer die Eigenschaft als Bundeswasserstraße verlieren und das Eigentum auf einen anderen übergehen, bedarf es einer Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land und dem bisherigen oder dem künftigen Eigentümer. Den Übergang bewirkt ein Bundesgesetz; der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen den Übergang von Gewässern oder Gewässerstrecken mit nur örtlicher Bedeutung durch Rechtsverordnung zu bewirken.

(2) Hat sich auf einer Binnenwasserstraße des Bundes, die in der Anlage zum Gesetz nicht aufgeführt ist, ein allgemeiner Verkehr entwickelt oder wird auf einem neu hergestellten Gewässer des Bundes ein allgemeiner Verkehr eröffnet, bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, daß diese Gewässer Bundeswasserstraßen sind. Dient eine Bundeswasserstraße nicht mehr dem allgemeinen Verkehr, bestimmt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, daß sie keine Bundeswasserstraße ist.

(3) In Rechtsvorschriften nach den Absätzen 1 und 2 ist die Anlage zum Gesetz zu ändern.

§ 3
Erweiterungen und Durchstiche

(1) Werden Landflächen an einer Bundeswasserstraße zum Gewässer und wird dadurch das Gewässerbett der Bundeswasserstraße für dauernd erweitert, so ist das Gewässer ein Teil der Bundeswasserstraße.

(2) Das Eigentum an der Erweiterung wächst dem Bund zu. Ist die Erweiterung künstlich herbeigeführt, hat derjenige, der sie veranlaßt hat, den bisherigen Eigentümer zu entschädigen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für Durchstiche an Bundeswasserstraßen.

Abschnitt 2
Wahrung der Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft

§ 4
Einvernehmen mit den Ländern

Bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Bundeswasserstraßen sind die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren.

Abschnitt 3
Befahren mit Wasserfahrzeugen und Gemeingebrauch

§ 5
Befahren mit Wasserfahrzeugen

Jedermann darf im Rahmen der Vorschriften des Schiffahrtrechts einschließlich des Schiffahrtabgabenrechts sowie der Vorschriften dieses Gesetzes die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren. Das Befahren der bundeseigenen Talsperren und Speicherbecken ist nur zulässig, soweit es durch Rechtsverordnung nach § 45 Abs. 1 Nr. 2 gestattet wird.

§ 6
Gemeingebrauch

(1) Die als Gemeingebrauch zulässigen Benutzungen der Bundeswasserstraßen bestimmen sich, soweit es sich nicht um das Befahren mit Wasserfahrzeugen handelt, nach § 23 des Wasserhaushaltsgesetzes vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1110), zuletzt geändert durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes vom 6. August 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 611), und nach Landesrecht.

(2) Durch Rechtsverordnung nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 kann der Gemeingebrauch geregelt, beschränkt oder untersagt werden, soweit es zur Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand notwendig ist. Unter der gleichen Voraussetzung können die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes durch Verfügung den Gemeingebrauch regeln, beschränken oder untersagen.

Abschnitt 4
Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen

§ 7
Allgemeine Vorschriften über Unterhaltung und Betrieb

(1) Die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und der Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen sind Hoheitsaufgaben des Bundes.

(2) Die Ausführung der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und des Betriebs der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen kann im Einzelfalle Dritten übertragen werden; dabei gehen hoheitliche Befugnisse des Bundes nicht über.

(3) Maßnahmen innerhalb der Bundeswasserstraßen, die der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen oder der Errichtung oder dem Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen dienen, bedürfen keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung.

§ 8

Umfang der Unterhaltung

(1) Die Unterhaltung der Binnenwasserstraßen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1) umfaßt die Erhaltung eines ordnungsmäßigen Zustandes für den Wasserabfluß und die Erhaltung der Schiffbarkeit.

(2) Wenn es die Erhaltung des ordnungsmäßigen Zustandes nach Absatz 1 erfordert, gehören zur Unterhaltung besonders die Räumung, die Freihaltung, der Schutz und die Unterhaltung des Gewässerbettes mit seinen Ufern. Bei der Unterhaltung ist auf die Belange der Fischerei Rücksicht zu nehmen.

(3) Die Erhaltung der Schiffbarkeit umfaßt nicht die Zufahrten zu den Lösch-, Lade- und Anlegestellen sowie zu den Häfen außer den bundeseigenen Schutz-, Sicherheits- und Bauhäfen.

(4) Zur Unterhaltung gehören auch Arbeiten an den Ufergrundstücken, die erforderlich sind, um Schäden zu beseitigen oder zu verhüten, die durch die Schiffahrt an den Ufergrundstücken entstanden sind oder entstehen können, soweit die Schäden den Bestand der Ufergrundstücke gefährden.

(5) Die Unterhaltung der Seewasserstraßen (§ 1 Abs. 1 Nr. 2) umfaßt nur die Erhaltung der Schiffbarkeit der von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes gekennzeichneten Schiffahrtswege, soweit es wirtschaftlich zu vertreten ist. Hierzu gehören auch Arbeiten und Maßnahmen zur Sicherung des Bestandes der Inseln Helgoland (ohne Düne), Wangerooge und Borkum.

(6) Weitergehende Verpflichtungen zur Unterhaltung nach dem Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 18. Februar 1922 (Reichsgesetzbl. S. 222) bleiben unberührt.

§ 9

Maßnahmen in Landflächen an Bundeswasserstraßen

(1) Maßnahmen in Landflächen an Bundeswasserstraßen, die notwendig sind, um für die Schiffahrt nachteilige Veränderungen des Gewässerbettes zu verhindern oder zu beseitigen, bedürfen der vorherigen Planfeststellung. Die §§ 14 bis 23 sind anzuwenden.

(2) Maßnahmen nach Absatz 1 können ohne Planfeststellung genehmigt werden, wenn mit Einwendungen nicht zu rechnen ist. § 14 Abs. 1 Sätze 3 und 4, Abs. 3 sind anzuwenden.

§ 10

Anlagen und Einrichtungen Dritter

Anlagen und Einrichtungen Dritter in, über, unter oder am Ufer einer Bundeswasserstraße sind so zu unterhalten und zu betreiben, daß die Unterhaltung der Bundeswasserstraße, der Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen oder der Schiffahrtszeichen sowie die Schiffahrt nicht beeinträchtigt werden.

§ 11

Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung

(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Bundeswasserstraße erforderlich ist, haben die Anlieger und die Hinterlieger nach vorheriger Ankündigung zu dulden, daß Beauftragte des Bundes die Grundstücke betreten, vorübergehend benutzen und aus ihnen Bestandteile entnehmen, wenn diese sonst nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten beschafft werden können.

(2) Die Anlieger haben das Bepflanzen der Ufer zu dulden, soweit es für die Unterhaltung der Bundeswasserstraße erforderlich ist. Die Anlieger können durch Verfügung der Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes verpflichtet werden, die Ufergrundstücke in erforderlicher Breite so zu bewirtschaften, daß die Unterhaltung nicht beeinträchtigt wird; sie haben bei der Nutzung die Erfordernisse des Uferschutzes zu beachten.

(3) Entstehen durch Handlungen nach Absatz 1 oder 2 Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadenersatz.

(4) Der Inhaber einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung (§ 31) hat ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden, daß die Ausübung der Genehmigung durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird. Auf die Interessen des zur Duldung Verpflichteten ist Rücksicht zu nehmen.

Abschnitt 5

Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen

§ 12

Allgemeine Vorschriften über Ausbau und Neubau

(1) Der Ausbau und der Neubau der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege sind Hoheitsaufgaben des Bundes.

(2) Ausbau sind die Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung einer Bundeswasserstraße, eines oder beider Ufer, die über die Unterhaltung hinausgehen und die Bundeswasserstraße als Verkehrsweg betreffen. Für die Beseitigung einer Bundeswasserstraße gelten die Vorschriften über den Ausbau entsprechend.

(3) Gesetzliche oder vertragliche Bestimmungen, die zum Ausbau oder Neubau Beitragsleistungen Dritter vorsehen oder nach denen die Leistungen Dritten auferlegt werden können, bleiben unberührt.

(4) Ausbauverpflichtungen des Bundes nach dem Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 18. Februar 1922 (Reichsgesetzbl. S. 222) bleiben unberührt.

(5) Die Ausführung des Ausbaus oder des Neubaus kann im Einzelfalle Dritten übertragen werden; dabei gehen hoheitliche Befugnisse des Bundes nicht über.

(6) Maßnahmen, die dem Ausbau oder dem Neubau einer Bundeswasserstraße dienen, bedürfen keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung.

§ 13

Planungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt im Einvernehmen mit dem für die Raumordnung zuständigen Bundesminister und im Einvernehmen mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde die Planung und Linienführung der Bundeswasserstraßen.

(2) Diese Bundesplanung hat Vorrang vor der Ortsplanung.

§ 14

Planfeststellung, Genehmigung, vorläufige Anordnung

(1) Der Ausbau oder der Neubau von Bundeswasserstraßen bedarf der vorherigen Planfeststellung. Der Ausbau oder der Neubau kann ohne Planfeststellung genehmigt werden, wenn mit Einwendungen nicht zu rechnen ist. Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde ist die Wasser- und Schiffahrtsdirektion. Erstreckt sich das Vorhaben auf den Bereich mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen, bestimmt der Bundesminister für Verkehr eine der beteiligten Wasser- und Schiffahrtsdirektionen zur zuständigen Behörde.

(2) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Wasser- und Schiffahrtsdirektion nach Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und nach Anhörung der von der Landesregierung bestimmten Behörde und der anliegenden Gemeinden eine vorläufige Anordnung erlassen, in der Teilmaßnahmen zum Ausbau oder Neubau festgesetzt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit den alsbaldigen Beginn der Arbeiten erfordern und die nach § 19 Abs. 2, 3 und 5 zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden. In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung dieser Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Bauarbeiten festzulegen. Die vorläufige Anordnung berechtigt nicht zu einer wesentlichen Veränderung des Wasserstandes oder der Strömungsverhältnisse. Sie ist den anliegenden Gemeinden und den Beteiligten zuzustellen und ortsüblich öffentlich bekanntzumachen. Die vorläufige Anordnung tritt außer Kraft, wenn nicht binnen sechs Monaten nach ihrem Erlaß mit den Arbeiten begonnen wird. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. Soweit die Teilmaßnahmen durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ist der frühere Zustand wieder herzustellen.

(3) Soweit das Vorhaben Belange der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft berührt, bedürfen die Feststellung des Planes, die Genehmigung und die vorläufige Anordnung des Einvernehmens mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde.

§ 15

Veränderungssperre

(1) Vom Beginn der Auslegung des Planes im Planfeststellungsverfahren an (§ 17 Abs. 1) dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Einrichtungen und Maßnahmen nach § 19 Abs. 3 und 5 und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.

(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.

§ 16

Besondere Pflichten im Interesse des Vorhabens

(1) Soweit es zur Vorbereitung oder Durchführung des Vorhabens erforderlich ist, haben die Anlieger und Hinterlieger nach rechtzeitiger Ankündigung zu dulden, daß ihre Grundstücke betreten und vorübergehend benutzt werden. Entstehen Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadenersatz.

(2) § 11 Abs. 4 gilt entsprechend.

§ 17

Planfeststellungsverfahren

(1) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion hat den Plan in ihrer Dienststelle sowie einen Auszug in jeder Gemeinde, in deren Bereich sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken kann, einen Monat zur Einsicht auszulegen. Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion kann eine längere Frist bestimmen.

(2) Die Wasser- und Schiffahrtsdirektion führt die Stellungnahmen aller beteiligten Behörden des Bundes, des Landes, der Gemeinden und der Gemeindeverbände sowie der sonst beteiligten Stellen herbei.

(3) Einwendungen können innerhalb von zwei Wochen nach dem Ende der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion erhoben werden.

(4) Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich öffentlich bekanntzumachen. In der Bekanntmachung ist darauf hinzuweisen, daß

1. Einwendungen zur Vermeidung des Ausschlusses spätestens innerhalb von zwei Wochen nach dem Ende der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Wasser- und Schiffahrtsdirektion zu erheben sind,
2. nach Ablauf der Frist zur Erhebung von Einwendungen Ansprüche wegen nachteiliger Wirkungen nur noch nach § 22 geltend gemacht werden können.

(5) Können Beteiligte ohne besondere Schwierigkeiten festgestellt werden, soll ihnen der Inhalt der Bekanntmachung mitgeteilt werden.

(6) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 3 sind Plan und Einwendungen mit den Beteiligten zu erörtern. Zu der Erörterung sind die Beteiligten, die ohne besondere Schwierigkeiten festgestellt werden können, mit angemessener Frist schriftlich zu laden. Es kann auch mit der Bekanntmachung nach Absatz 4 geladen werden. Kommt es bei der Erörterung zu keiner Einigung, ist über die Einwendungen in dem Planfeststellungsbeschluß zu entscheiden. Von einer Erörterung kann abgesehen werden, wenn keine Einwendungen erhoben sind.

(7) Bei der Erörterung können die Beteiligten sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen und sachkundige Personen zu ihrer Unterstützung beiziehen.

(8) Werden gegen den Plan Einwendungen auf Grund eines privaten Rechts erhoben, kann bei einem Streit über das Bestehen dieses Rechts die Wasser- und Schiffahrtsdirektion unter dem Vorbehalt nach Satz 4 den Plan feststellen oder das Verfahren bis zur Erledigung des Streites aussetzen. Wird das Verfahren ausgesetzt, ist eine Frist zu bestimmen, binnen derer die Klage zu erheben ist. Wird die Klage nicht fristgerecht erhoben oder die Prozeßführung ungebührlich verzögert, kann das Verfahren fortgesetzt werden. Wird der Plan festgestellt, bevor über das Bestehen des Rechts rechtskräftig entschieden worden ist, bleibt die Entscheidung über die Auflagen und Entschädigungen, die bei Bestehen des Rechts festzusetzen sind, vorbehalten.

§ 18

Versagung der Planfeststellung

Die Planfeststellung ist zu versagen, wenn von dem Ausbau oder Neubau

1. eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann, oder
2. nachteilige Wirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden können (§ 19 Abs. 3 Satz 3), der Berechtigte Einwendungen erhoben hat und der Ausbau oder Neubau nicht dem Wohl der Allgemeinheit dient.

§ 19

Planfeststellungsbeschluß

(1) Der Planfeststellungsbeschluß stellt Art und Umfang des Vorhabens fest und entscheidet über Einwendungen. Er ist zu begründen.

(2) Einrichtungen und Maßnahmen, die durch den Ausbau oder den Neubau bedingt und im öffentlichen Interesse erforderlich sind, werden im Planfeststellungsbeschluß von Amts wegen angeordnet.

(3) Sind nachteilige Wirkungen auf ein Recht zu erwarten, können Einrichtungen und Maßnahmen angeordnet werden, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen. Sie sind anzuordnen, wenn der Berechtigte Einwendungen erhoben hat. Satz 2 gilt nicht, wenn die Einrichtungen oder Maßnahmen oder die Unterhaltung der Einrichtungen wirtschaftlich nicht gerechtfertigt oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar ist. In diesem Falle ist Entschädigung zu leisten. Die Regelung der Entschädigung bleibt dem Entschädigungsverfahren (§ 37) vorbehalten.

(4) Sind auf Grund eines Rechts Einwendungen erhoben und läßt sich zur Zeit der Entscheidung nicht feststellen, ob und in welchem Maße nachteilige Wirkungen für das Recht eintreten werden, ist die Entscheidung über die deswegen festzusetzenden Auflagen und Entschädigungen vorzubehalten. Das Verfahren wird auf Antrag des Berechtigten fortgesetzt. § 22 Abs. 3 ist anzuwenden.

(5) Absatz 3 Sätze 1 bis 3 gilt auch, wenn erhebliche und nicht nur vorübergehende Nachteile dadurch zu erwarten sind, daß

1. der Wasserstand verändert wird oder
2. eine Gewässerbenutzung, die auf einer Erlaubnis oder anderen Befugnis beruht, beeinträchtigt wird.

(6) Die Einrichtungen nach den Absätzen 2, 3 und 5 hat zu unterhalten, wer das Vorhaben durchführt. Er hat bei Einrichtungen, die vorhandene, demselben Zweck dienende Einrichtungen ersetzen oder ändern, die Mehrkosten der Unterhaltung zu tragen.

(7) Zur Sicherung des Beweises von Tatsachen, die für eine Entscheidung nach den vorstehenden Absätzen von Bedeutung sein können, besonders zur Feststellung des Zustandes einer Sache, können die erforderlichen Maßnahmen angeordnet werden, wenn sonst die Feststellung unmöglich oder wesentlich erschwert werden würde.

§ 20

Zustellung

(1) Der Planfeststellungsbeschluß ist Beteiligten, die Einwendungen erhoben haben oder denen der Inhalt der Bekanntmachung nach § 17 Abs. 5 mitgeteilt worden ist, zuzustellen. Er ist den Gemeinden mitzuteilen, in deren Bereich sich das Vorhaben auswirkt.

(2) Haben mehr als fünfzig Beteiligte Einwendungen erhoben, kann statt der Zustellung nach Absatz 1 eine Ausfertigung des Beschlusses in den Gemeinden, in deren Bereich sich das Vorhaben auswirkt, zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt werden. Zeit und Ort der Auslegung und die Rechtsmittelbelehrung sind ortsüblich öffentlich bekanntzumachen. Die Bekanntmachung ersetzt die Zustellung. Die Rechtsmittelfrist beginnt mit dem Ablauf der Auslegungsfrist; darauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen. Beteiligten, die Einwendungen erhoben und ihren Wohnsitz außerhalb dieser Gemeinden haben, ist der Beschluß stets zuzustellen.

§ 21

Wirkung der Planfeststellung

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Bewilligungen, Erlaubnisse, Genehmigungen und Zustimmungen.

(2) Die Planfeststellung gewährt, unbeschadet des § 16, nicht das Recht, Gegenstände, die einem anderen gehören, oder Grundstücke und Anlagen, die im Besitz eines anderen stehen, in Gebrauch zu nehmen.

(3) Ist der Planfeststellungsbeschluß unanfechtbar geworden, sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Außerbetriebsetzung, Beseitigung oder Änderung festgestellter Anlagen ausgeschlossen. Der unanfechtbar gewordene Planfeststellungsbeschluß schließt ferner, unbeschadet des § 22, Ansprüche auf Herstellung von Schutzeinrichtungen, auf Entschädigung oder auf Schadenersatz aus, soweit ihnen nicht stattgegeben oder ihre Regelung dem Entschädigungsverfahren (§ 37) vorbehalten wurde. Schadenersatzansprüche wegen nachteiliger Wirkungen des Vorhabens, die darauf beruhen, daß die im Planfeststellungsbeschluß angeordneten Auflagen nicht erfüllt sind, werden nicht ausgeschlossen. Vertragliche Ansprüche bleiben unberührt.

(4) Wird mit der Durchführung des Planes nicht binnen fünf Jahren nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses begonnen, tritt er außer Kraft.

§ 22

Nachträgliche Entscheidungen

(1) Ist ein Beteiligter durch Naturereignisse oder andere unabwendbare Zufälle verhindert worden, gegen den Plan rechtzeitig Einwendungen zu erheben, können auch nach der Feststellung des Planes auf seinen Antrag Auflagen festgesetzt werden. Der Antrag ist binnen drei Monaten nach dem Fortfall der Hinderungsgründe zu stellen; er ist ausgeschlossen, wenn seit der Feststellung des Planes ein Jahr verstrichen ist.

(2) Konnte ein Beteiligter nachteilige Wirkungen bis zum Abschluß der Erörterung (§ 17 Abs. 6) nicht voraussehen, kann er verlangen, daß nachträglich Auflagen gemacht werden. Kann eine nachteilige Wirkung durch nachträgliche Auflagen nicht verhütet oder ausgeglichen werden, ist der Beteiligte zu entschädigen.

(3) Die Anträge nach Absatz 2 sind nur binnen drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Beteiligte von der nachteiligen Wirkung des Ausbaus oder Neubaus Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes dreißig Jahre verstrichen sind.

§ 23

Planänderung

Muß ein ausgelegter oder ein festgestellter Plan wegen nachträglich eingetretener Umstände geändert werden, ist ein neues Verfahren nötig, wenn die Änderungen erheblich sind. Änderungen sind erheblich, wenn sie das öffentliche Interesse oder Rechte anderer beeinträchtigen und keine Vereinbarungen mit den Berechtigten geschlossen werden können. Unerhebliche Planänderungen bedürfen vor ihrer Durchführung der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr.

Abschnitt 6
Ordnungsvorschriften

§ 24

Strompolizei

(1) Die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes haben die Aufgabe, zur Gefahrenabwehr Maßnahmen zu treffen, die nötig sind, um die Bundeswasserstraßen in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten (Strompolizei).

(2) Zur Erfüllung dieser Aufgabe können nach diesem Gesetz die Freiheit der Person und das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes) sowie die Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 Abs. 1 des Grundgesetzes) eingeschränkt werden.

(3) Die Hafenaufsicht bleibt unberührt.

§ 25

Verantwortliche Personen

(1) Strompolizeiliche Maßnahmen, die durch das Verhalten von Personen erforderlich werden, sind gegen die Personen zu richten, die die Gefahr oder die Störung verursacht haben. Sie können auch gegen diejenigen gerichtet werden, die für die Personen aufsichtspflichtig sind.

(2) Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist neben diesem dafür verantwortlich, daß sich der andere bei der Ausführung der Verrichtung ordnungsgemäß verhält.

(3) Strompolizeiliche Maßnahmen, die durch das Verhalten oder den Zustand eines Tieres oder durch den Zustand einer anderen Sache erforderlich werden, sind gegen den Eigentümer zu richten. Strompolizeiliche Maßnahmen können auch gegen den gerichtet werden, der die tatsächliche Gewalt ausübt; die Maßnahmen sind nur gegen diesen zu richten, wenn er die tatsächliche Gewalt gegen den Willen des Eigentümers oder eines anderen Verfügungsberechtigten ausübt, oder wenn er auf einen im Einverständnis mit dem Eigentümer schriftlich gestellten Antrag als allein verantwortlich anerkannt worden ist.

§ 26

Inanspruchnahme nicht verantwortlicher Personen

(1) Zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr oder zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Störung können die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes strompolizeiliche Maßnahmen auch gegen andere als die in § 25 bezeichneten Personen treffen und sie besonders

zur Hilfeleistung anhalten, wenn und soweit Maßnahmen nach § 25 nicht möglich oder nicht ausreichend sind. Der Betroffene kann für den ihm durch die Maßnahme entstandenen Schaden eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen.

(2) Maßnahmen nach Absatz 1 dürfen nur solange und soweit getroffen und aufrechterhalten werden, als nicht andere Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr oder der Störung getroffen werden können.

§ 27

Strompolizeiverordnungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen zur Gefahrenabwehr nach § 24 Abs. 1 (Strompolizeiverordnungen) zu erlassen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung die Ermächtigung nach Absatz 1 auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen übertragen.

(3) Strompolizeiverordnungen müssen in ihrem Inhalt bestimmt sein.

(4) Zuständig für die Änderung oder Aufhebung einer Strompolizeiverordnung ist die im Zeitpunkt der Änderung oder Aufhebung für ihren Erlaß zuständige Behörde.

§ 28

Strompolizeiliche Verfügungen

(1) Die Wasser- und Schiffahrtsämter können zur Erfüllung der Aufgaben nach § 24 Abs. 1 Anordnungen erlassen, die an bestimmte Personen oder an einen bestimmten Personenkreis gerichtet sind und ein Gebot oder Verbot enthalten (Strompolizeiliche Verfügungen).

(2) Strompolizeiliche Verfügungen können mündlich, schriftlich oder durch Zeichen erlassen werden. Sie müssen inhaltlich hinreichend bestimmt sein. Schriftlich erlassene Verfügungen sind zu begründen.

(3) Ist der nach § 25 Verantwortliche nicht oder nicht rechtzeitig zu erreichen, kann das Wasser- und Schiffahrtsamt die notwendige Maßnahme ausführen. Der Verantwortliche ist von der Maßnahme unverzüglich zu unterrichten. Entstehen durch die Maßnahme Kosten, können sie ihm auferlegt werden.

§ 29

Verhältnismäßigkeit, Wahl der Mittel

(1) Eine strompolizeiliche Verfügung darf nicht zu einem Schaden führen, der zu dem beabsichtigten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht. Die Wasser- und Schiffahrtsämter sollen das Mittel zur Abwehr der Gefahr oder zur Beseitigung der Störung bestimmen, wenn dieses für den Betroffenen nach den Umständen nicht ohne weiteres erkennbar ist. Kommen für die Erfüllung einer Aufgabe mehrere Maßnahmen in Betracht, haben die Wasser- und Schiffahrtsämter nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahmen zu wählen, die den einzelnen und die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigen.

(2) Dem Betroffenen ist auf Antrag zu gestatten, an Stelle eines durch strompolizeiliche Verfügung angedrohten oder festgesetzten Mittels ein von ihm angebotenes anderes Mittel anzuwenden, durch das die Gefahr ohne Beeinträchtigung der Allgemeinheit ebenso wirksam abgewehrt werden kann. Der Antrag kann nur bis zum Ablauf einer dem Betroffenen für die Ausführung der Verfügung gesetzten Frist, spätestens bis zum Ablauf der Frist für die Erhebung der verwaltungsgerichtlichen Anfechtungsklage, gestellt werden.

§ 30

Besondere Befugnisse zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen

(1) Wird der für die Schiffahrt erforderliche Zustand einer Bundeswasserstraße oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundeswasserstraße durch in der Bundeswasserstraße hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen oder durch andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände beeinträchtigt, können die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes das Hindernis beseitigen, wenn ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist und wenn ein nach § 25 Verantwortlicher nicht oder nicht rechtzeitig herangezogen werden kann oder wenn zu besorgen ist, daß dieser Verantwortliche die Beseitigung nicht oder nicht wirksam durchführen wird.

(2) Hat das Wasser- und Schiffahrtsamt erkennbar mit der Beseitigung begonnen, so dürfen ohne seine Zustimmung das Hindernis nicht mehr beseitigt und Gegenstände nicht mehr von diesem fortgeschafft werden. Soweit möglich, sind die nach § 25 Verantwortlichen und die Eigentümer der beseitigten Gegenstände darüber unverzüglich zu unterrichten.

(3) Ist das Hindernis beseitigt, ist den nach § 25 Verantwortlichen, den Eigentümern der beseitigten Gegenstände und den Inhabern von Rechten an den Gegenständen, soweit sie bekannt und alsbald zu erreichen sind, von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion anheimzugeben, binnen einer von ihr zu bestimmenden Frist zur Vermeidung der Zwangsvollstreckung in die Gegenstände die Kosten der Beseitigung zu erstatten oder für sie Sicherheit zu leisten.

(4) Die Kosten der Beseitigung sind aus den beseitigten Gegenständen zu zahlen, soweit sie nicht bis zu dem Betrage erstattet werden, der sich aus der Verwertung der Gegenstände erwarten läßt; der Erstattung steht die Sicherheitsleistung gleich.

(5) Die Vollstreckung in die Gegenstände erfolgt im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens. Vollstreckungsbehörde ist die Wasser- und Schiffahrtsdirektion. Vollstreckungsschuldner sind die Eigentümer der beseitigten Gegenstände, die als solche jedoch nur zur Duldung der Zwangsvollstreckung in die Gegenstände verpflichtet sind. Der Anspruch des Bundes wegen der Kosten der Beseitigung und der Verwertung geht allen anderen Rechten an dem Erlös vor.

(6) Die Vollstreckung darf, wenn eine Aufforderung nach Absatz 3 ergangen ist, nicht vor dem Ablauf der Frist angeordnet werden, die den in Absatz 3 genannten Personen zur Abwendung der Zwangsvollstreckung gesetzt ist.

(7) Beseitigte Gegenstände, die nicht der Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen unterliegen, kann die Wasser- und Schiffahrtsdirektion auch öffentlich versteigern lassen. Die §§ 979 und 980 des Bürgerlichen Gesetzbuches gelten entsprechend. Aus dem Erlös sind die Kosten der Beseitigung und der Verwertung vorweg zu entnehmen.

(8) Ein Überschuß bei der Verwertung der beseitigten Gegenstände ist unter Verzicht auf das Recht der Rücknahme zu hinterlegen.

(9) Die Absätze 2 bis 7 gelten nicht für die Habe der Besatzung, für das Reisegut der Reisenden und die Post.

(10) Verfahren die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes nach den Vorschriften der Absätze 2 bis 8, ist § 28 Abs. 3 Sätze 2 und 3 nicht anzuwenden.

(11) Die Absätze 1 bis 10 sind nicht anzuwenden im Geltungsbereich der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichsgesetzbl. S. 73), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juli 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 667).

§ 31

Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung

(1) Einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung des Wasser- und Schiffahrtsamtes bedürfen

1. Benutzungen (§ 3 des Wasserhaushaltsgesetzes) einer Bundeswasserstraße,
2. die Errichtung, die Veränderung und der Betrieb von Anlagen in, über, unter oder am Ufer einer Bundeswasserstraße,

wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schiffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist.

(2) Wer eine in der Anlage zum Gesetz aufgeführte Binnenwasserstraße benutzen oder Anlagen in, über, unter oder am Ufer einer solchen Wasserstraße errichten, verändern oder betreiben will, hat dies dem Wasser- und Schiffahrtsamt anzuzeigen. Die Maßnahme bedarf keiner strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung, wenn das Wasser- und Schiffahrtsamt binnen eines Monats nach Eingang der Anzeige nichts anderes mitteilt. Ist eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung erforderlich, ersetzt die Anzeige den Antrag auf Erteilung dieser Genehmigung.

(3) Eine Anzeige oder eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung ist nicht erforderlich

1. für das Einbringen von Stoffen zu Zwecken der Fischerei,
2. für Benutzungen, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes in zulässiger Weise ausgeübt werden,
3. für Anlagen, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes rechtmäßig vorhanden sind,
4. für Maßnahmen im Rahmen des Gemeingebrauchs.

(4) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, die eine Beeinträchtigung des für die Schiffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verhüten oder ausgleichen. Die Genehmigung wird für eine bestimmte angemessene Frist erteilt, die in besonderen Fällen dreißig Jahre überschreiten darf.

(5) Die Genehmigung darf nur versagt werden, wenn durch die beabsichtigte Maßnahme eine Beeinträchtigung des für die Schiffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist, die durch Bedingungen und Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden kann. Sind diese Bedingungen und Auflagen nicht möglich, darf die Genehmigung gleichwohl aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilt werden.

(6) Die Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Verwaltungsakte.

§ 32

Rücknahme und Widerruf der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung

(1) Das Wasser- und Schiffahrtsamt kann die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung ganz oder teilweise widerrufen, wenn es zur Erhaltung der Bundeswasserstraße in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand oder zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig ist. Wenn ein Verwaltungsakt, der nach anderen Rechtsvorschriften für die Maßnahme erlassen ist (§ 31 Abs. 6), nur gegen Entschädigung ganz oder teilweise widerrufen werden kann, ist auch bei gänzlichem oder teilweisem Widerruf der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung Entschädigung zu leisten.

(2) Das Wasser- und Schiffahrtsamt kann die Genehmigung ferner ohne Entschädigung ganz oder teilweise zurücknehmen, wenn der Unternehmer

1. die Genehmigung auf Grund von Unterlagen, die in wesentlichen Punkten unrichtig oder unvollständig waren, erhalten hat und ihm die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit bekannt war,
2. den Zweck der Maßnahme so geändert hat, daß er mit den Antragsunterlagen nicht mehr übereinstimmt.

(3) Das Wasser- und Schiffahrtsamt kann die Genehmigung ferner ohne Entschädigung widerrufen, wenn der Unternehmer

1. trotz einer mit der Androhung des Widerrufs verbundenen Warnung innerhalb einer ihm gesetzten Frist Bedingungen oder Auflagen nicht erfüllt oder die Benutzung über den Rahmen der Genehmigung erheblich ausgedehnt hat,
2. ihre Ausübung binnen einer ihm gesetzten angemessenen Frist nicht begonnen oder die Genehmigung drei Jahre ununterbrochen nicht ausgeübt hat.

§ 33

Besondere Pflichten im Interesse der Überwachung

(1) Überprüft das Wasser- und Schiffahrtsamt, ob die Bedingungen und Auflagen der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung erfüllt werden, hat der Inhaber der Genehmigung das Betreten von Grundstücken zu gestatten, die Anlagen und Einrichtungen zugänglich zu machen, Auskünfte zu erteilen, die erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen und technische Ermittlungen und Prüfungen zu dulden.

(2) Werden besondere Überwachungsmaßnahmen, vor allem fachtechnische Untersuchungen, erforderlich, können dem Inhaber der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung die Kosten dieser Maßnahmen auferlegt oder die Untersuchungen auf seine Kosten aufgegeben werden.

(3) Der zur Erteilung einer Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nrn. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(4) Die nach Absatz 1 erlangten Kenntnisse und Unterlagen dürfen nicht für ein Besteuerungsverfahren oder ein Steuerstrafverfahren verwendet werden. Die Vorschriften der §§ 175, 179, 188 Abs. 1 und des § 189 der Reichsabgabenordnung über Beistands- und Anzeigepflichten gegenüber den Finanzämtern gelten insoweit nicht.

Abschnitt 7
Besondere Aufgaben

§ 34

Schiffahrtszeichen

(1) Das Setzen und Betreiben von Schiffahrtszeichen für die Schiffahrt auf Bundeswasserstraßen sind Hoheitsaufgaben des Bundes.

(2) Rechtliche Verpflichtungen Dritter, bestimmte Schiffahrtszeichen zu setzen oder zu betreiben, bleiben unberührt. Wer ein Schiffahrtszeichen setzen oder betreiben will, ohne dazu rechtlich verpflichtet zu sein, bedarf einer Genehmigung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion. Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, die eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder des für die Schiffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße verhüten oder ausgleichen. Die Genehmigung kann befristet werden. Für die Überwachung gilt § 33 entsprechend.

(3) Wer auf Grund einer rechtlichen Verpflichtung oder einer Genehmigung ein Schiffahrtszeichen setzt oder betreibt, nimmt damit keine hoheitliche Befugnis des Bundes wahr.

(4) Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schiffahrtszeichen Anlaß geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schiffahrtszeichen ist unzulässig.

(5) Für Maßnahmen zum Setzen, zur Unterhaltung oder zum Betrieb von Schiffahrtszeichen gelten § 7 Abs. 3 und § 16 entsprechend.

§ 35

Wasserstands- und Hochwassermeldedienst, Eisbekämpfung

Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes soll neben der ihr nach § 8 obliegenden Unterhaltung einen Wasserstands- und Hochwassermeldedienst unterhalten und, unbeschadet anderer besonderer Verpflichtungen, für die Eisbekämpfung auf den Bundeswasserstraßen sorgen, soweit sie wirtschaftlich zu vertreten ist.

Abschnitt 8
Entschädigung

§ 36

Allgemeine Vorschriften über Entschädigung

(1) Eine Entschädigung nach diesem Gesetz bemißt sich nach dem Entgelt, das für eine vergleichbare Leistung im Wirtschaftsverkehr üblich ist. Fehlt es an einer vergleichbaren Leistung oder ist ein übliches Entgelt nicht zu ermitteln, ist die Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu bemessen. Wenn zur Zeit des die Entschädigungspflicht auslösenden Vorgangs Nutzungen gezogen werden, ist die Entschädigung nach deren Beeinträchtigung zu bemessen; der Entschädigungsberechtigte kann ferner eine angemessene Entschädigung verlangen, soweit durch den die Entschädigungspflicht auslösenden Vorgang Aufwendungen an Wert verlieren, mit denen er die Nutzung seines Grundstückes vorbereitet und die er im Vertrauen auf den Fortbestand des bisherigen Zustandes gemacht hat. Auch ist eine durch den entschädigungspflichtigen Vorgang eingetretene Minderung des Verkehrswertes des Grundstückes zu berücksichtigen, soweit sie nicht nach Satz 3 bereits berücksichtigt ist.

(2) Die Entschädigung ist in Geld festzusetzen. Als Entschädigung können auch andere Maßnahmen festgesetzt werden, wenn sie mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln durchgeführt werden können und der Entschädigungsberechtigte zustimmt. Ist die Entschädigung in wiederkehrenden Leistungen festgesetzt und haben sich die tatsächlichen Verhältnisse, die der Festsetzung der Entschädigung zugrunde lagen, wesentlich geändert, kann die Höhe der wiederkehrenden Leistungen neu festgesetzt werden, wenn es notwendig ist, um eine offenbare Unbilligkeit zu vermeiden.

(3) Wird die Nutzung eines Grundstückes durch den entschädigungspflichtigen Vorgang unmöglich gemacht oder erheblich erschwert oder kann das

Grundstück nach seiner bisherigen Bestimmung nicht mehr zweckmäßig genutzt werden, kann der Grundstückseigentümer statt einer Entschädigung verlangen, daß der Entschädigungspflichtige das Grundstück zum Verkehrswert erwirbt.

§ 37

Einigung, Festsetzungsbescheid

(1) Zuständig für die Festsetzung der Entschädigung ist die Wasser- und Schiffahrtsdirektion. Sie hat auf eine gütliche Einigung hinzuwirken. Kommt vor Festsetzung der Entschädigung eine Einigung zustande, ist eine Niederschrift aufzunehmen. Die Niederschrift enthält:

1. Ort und Zeit der Verhandlung;
2. die Bezeichnung der Beteiligten (Entschädigungsberechtigter und Entschädigungspflichtiger), ihrer gesetzlichen Vertreter und ihrer Bevollmächtigten;
3. die Erklärungen der Beteiligten.

Die Niederschrift ist den Beteiligten vorzulesen oder zur Durchsicht vorzulegen. In der Niederschrift ist zu vermerken, daß es geschehen und die Genehmigung erteilt ist.

(2) Kommt keine Einigung zustande, setzt die Wasser- und Schiffahrtsdirektion die Entschädigung fest. In den Festsetzungsbescheid sind die Angaben nach Absatz 1 Satz 4 Nr. 2 aufzunehmen. Er ist zu begründen und den Beteiligten mit einer Belehrung über Zulässigkeit, Form und Frist der Klage (§ 39) zuzustellen.

§ 38

Vollstreckung

(1) Die Zwangsvollstreckung nach der Zivilprozeßordnung findet statt

1. aus der Niederschrift über die Einigung, wenn die vollstreckbare Ausfertigung mindestens eine Woche vorher zugestellt ist;
2. aus dem Festsetzungsbescheid, wenn die vollstreckbare Ausfertigung bereits zugestellt ist oder gleichzeitig zugestellt wird.

(2) Die vollstreckbare Ausfertigung wird von dem Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des Amtsgerichts erteilt, in dessen Bezirk die Wasser- und Schiffahrtsdirektion ihren Sitz hat. In den Fällen der §§ 731, 767 bis 770, 785, 786 und 791 der Zivilprozeßordnung entscheidet das in Satz 1 bezeichnete Gericht.

(3) Die vollstreckbare Ausfertigung des Festsetzungsbescheides wird nur erteilt, wenn und soweit er für die Beteiligten unanfechtbar ist.

(4) § 882 a der Zivilprozeßordnung bleibt unberührt.

§ 39

Rechtsweg

(1) Gegen die Festsetzung der Entschädigung können die Beteiligten binnen einer Frist von zwei Monaten nach Zustellung des Bescheides Klage vor den ordentlichen Gerichten erheben. Diese Frist ist eine Notfrist im Sinne der Zivilprozeßordnung. Die Klage kann auch erhoben werden, wenn die Wasser- und Schiffahrtsdirektion binnen sechs Monaten nach Erlaß des Verwaltungsaktes oder nach dem Vorgang, der die Beeinträchtigung herbeigeführt hat, eine Entschädigung nicht festgesetzt hat; ist eine Entschädigung nach § 22 Abs. 2 festzusetzen, beginnt die Frist von sechs Monaten mit der Antragstellung.

(2) Für die Klage ist das Landgericht ohne Rücksicht auf den Wert des Streitgegenstandes ausschließlich zuständig. Örtlich zuständig ist ausschließlich das Landgericht, in dessen Bezirk die Beeinträchtigung eintritt; § 36 Nr. 4 der Zivilprozeßordnung gilt entsprechend.

(3) Die Klage des Entschädigungsberechtigten wegen der Entschädigung in Geld ist auf Zahlung des verlangten Betrages oder Mehrbetrages zu richten. Die Klage des Entschädigungspflichtigen ist darauf zu richten, daß die Entschädigung unter Aufhebung oder Abänderung des Bescheides anders festgesetzt wird. Klagt der Entschädigungspflichtige, fallen ihm die Kosten des ersten Rechtszuges in jedem Falle ohne Rücksicht auf den Ausgang des Rechtsstreites zur Last.

(4) Das Gericht kann im Falle des Absatzes 3 Satz 2 auf Antrag des Berechtigten den Bescheid für vorläufig vollstreckbar erklären.

Abschnitt 9

Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen

§ 40

Kosten der Herstellung von Kreuzungsanlagen

(1) Werden Bundeswasserstraßen ausgebaut oder neugebaut und müssen neue Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen hergestellt oder bestehende geändert werden, hat die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes die Kosten der Kreuzungsanlagen zu tragen, soweit nicht ein anderer auf Grund eines bestehenden Rechtsverhältnisses dazu verpflichtet ist.

(2) Werden öffentliche Verkehrswege verändert oder neu angelegt und müssen neue Kreuzungen mit Bundeswasserstraßen hergestellt oder bestehende geändert werden, hat der Baulastträger des öffentlichen Verkehrsweges die Kosten der Kreuzungsanlagen oder ihrer Änderungen zu tragen, soweit nicht ein anderer auf Grund eines bestehenden Rechtsverhältnisses dazu verpflichtet ist.

(3) Werden eine Bundeswasserstraße und ein öffentlicher Verkehrsweg gleichzeitig neu angelegt, haben die Beteiligten die Kosten der Kreuzungsanlage je zur Hälfte zu tragen.

(4) Wird eine Bundeswasserstraße ausgebaut und wird gleichzeitig ein öffentlicher Verkehrsweg geändert, beseitigt oder durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, entlastet, haben die beiden Beteiligten die dadurch entstehenden Kosten in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Maßnahmen zueinander stehen würden.

(5) Müssen bestehende Kreuzungsanlagen aus anderen als den in den Absätzen 1 bis 4 aufgeführten Gründen geändert werden, hat der Beteiligte, auf dessen Veranlassung die Änderung vorgenommen wird, die Kosten zu tragen. Verlangt der andere Beteiligte dabei auch eine in seinem Interesse liegende Änderung, hat er die von ihm veranlaßten Mehrkosten zu tragen.

(6) Öffentliche Verkehrswege sind

1. die Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn die Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können (Anschlußbahnen), und ferner die den Anschlußbahnen gleichgestellten Eisenbahnen,
2. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze,
3. die öffentlichen Straßenbahnen auf besonderen Bahnkörpern.

(7) Zu den Kosten der Kreuzungsanlage gehören die Kosten, die mit der Herstellung oder Änderung des Kreuzungsbauwerks, sowie die Kosten, die mit der durch die Kreuzung notwendig gewordenen Änderung oder Beseitigung öffentlicher Verkehrswege verbunden sind.

§ 41

Unterhaltung der Kreuzungsanlagen

(1) Die Kreuzungsanlagen im Zuge öffentlicher Verkehrswege hat der Beteiligte zu unterhalten, der die Kosten der Herstellung der Kreuzungsanlage ganz oder überwiegend getragen hat. Die Unterhaltung umfaßt auch spätere Erneuerungen und den Betrieb der beweglichen Bestandteile der Kreuzungsanlagen.

(2) Hat ein Beteiligter nach § 40 Abs. 3 und 4, Abs. 5 Satz 2 Herstellungs- oder Änderungskosten anteilig getragen, ist er verpflichtet, im Verhältnis seines Anteils zu den Unterhaltungskosten beizutragen.

(3) Der nach Absatz 1 Satz 1 zur Unterhaltung Verpflichtete hat die Mehrkosten zu erstatten, die anderen bei der Erfüllung ihrer Unterhaltungsaufgaben durch die Kreuzungsanlagen erwachsen.

(4) Ist die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes zur Unterhaltung nach Absatz 1 verpflichtet, erstreckt sich ihre Verpflichtung nur auf das Kreuzungsbauwerk. Die übrigen Teile der Kreuzungsanlagen haben die Beteiligten zu unterhalten, zu deren öffentlichen Verkehrswegen sie gehören. Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes hat den Beteiligten die Mehrkosten der Unterhaltung an den Kreuzungsanlagen außerhalb des Kreuzungsbauwerks zu erstatten.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten nicht, wenn bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die Tragung der Kosten nach bestehenden Rechtsverhältnissen anders geregelt ist.

§ 42

Durchfahrten unter Brücken im Zuge öffentlicher Verkehrswege

(1) Ist die Durchfahrt unter Brücken im Zuge öffentlicher Verkehrswege durch Leitwerke, Leitpfähle, Dalben, Absetzpfähle oder ähnlichem zu sichern oder durch Schiffahrtszeichen zu bezeichnen, hat der Rechtsträger, auf dessen Kosten die Brücke errichtet oder geändert wird, auch die Kosten der Herstellung dieser Einrichtungen zu tragen.

(2) Die Unterhaltung der Einrichtungen obliegt der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes. Die Unterhaltung umfaßt auch spätere Erneuerungen und den Betrieb der Einrichtungen. Der Rechtsträger, auf dessen Kosten die Einrichtungen hergestellt sind, hat der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes die Unterhaltungskosten zu erstatten.

(3) Sind die Einrichtungen wegen der Entwicklung der Schiffahrt oder bei einer Änderung von Rechtsvorschriften durch andere Einrichtungen zu ersetzen, hat die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes die neuen Einrichtungen auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten. Der nach Absatz 2 Satz 3 Verpflichtete hat zu den weiteren Unterhaltungskosten bis zur Höhe seiner bisherigen Verpflichtungen beizutragen.

(4) Werden die Einrichtungen erst nach der Errichtung der Brücke notwendig, hat sie die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten nicht, wenn bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die Tragung der Kosten nach bestehenden Rechtsverhältnissen anders geregelt ist.

(6) Wenn es die besonderen Verhältnisse einer Brücke erfordern, kann die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes mit dem für die Brücke zuständigen Rechtsträger vereinbaren, daß dieser Einrichtungen ganz oder teilweise herstellt, betreibt oder andere Unterhaltungsaufgaben der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes an ihnen wahrnimmt. Durch die Vereinbarung werden die Obliegenheiten der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes nach den Absätzen 2 bis 4 nicht berührt.

Abschnitt 10
Durchführung des Gesetzes

§ 43

Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen

(1) Für Zwecke der Unterhaltung, des Ausbaus und des Neubaus von Bundeswasserstraßen durch den Bund, für die Errichtung von bundeseigenen Schiffahrtsanlagen und bundeseigenen Schiffahrtszeichen sowie für Maßnahmen in Landflächen an Bundeswasserstraßen nach § 9 ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung des Vorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit bedarf es nicht.

(2) Ist nach diesem Gesetz für das Vorhaben eine Planfeststellung durchzuführen, ist dem Enteignungsverfahren der festgestellte Plan zugrunde zu legen; er ist für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 44

Zuständigkeiten

(1) Die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes führen dieses Gesetz durch, wenn es nichts anderes bestimmt. Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Zuständigkeiten der Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes zu regeln, wenn ihre Zuständigkeiten nicht bereits im Gesetz festgelegt sind.

(2) Als Wasser- und Schiffahrtsämter nach diesem Gesetz gelten auch die Wasserbauämter Brunsbüttelkoog und Kiel-Holtenau sowie das Kanalamt Kiel-Holtenau.

(3) Als fachtechnische Behörden stehen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes die Bundesanstalt für Wasserbau, die Bundesanstalt für Gewässerkunde und, soweit fischereiliche Fragen berührt werden, auch die Bundesforschungsanstalt für Fischerei zur Verfügung.

(4) Die nach diesem Gesetz begründeten Zuständigkeiten bestehen auch in den Teilen einer Bundeswasserstraße, die in einen Hafen einbezogen sind, der nicht vom Bund betrieben wird. Die hafenaufsichtlichen Zuständigkeiten bleiben unberührt.

(5) Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Freien und Hansestadt Hamburg nach den mit Hamburg und Preußen abgeschlossenen Zusatzverträgen zum Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich und ihre Ergänzungen — Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 18. Februar 1922 (Reichsgesetzbl. S. 222) — Zusatzvertrag mit Hamburg — und Zweiter Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 22. Dezember 1928 (Reichsgesetzbl. 1929 II S. 1) — Nachtrag zum Zusatzvertrag mit Hamburg — in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Satz 4 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 352), § 1 der Verordnung über die Verwaltung der Elbe im Gebiete Groß-Hamburg vom 30. Juni 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 727) und § 1 der Verordnung über die Verwaltung der Elbe und anderer Reichswasserstraßen durch die Hansestadt Hamburg vom 31. Dezember 1938 (Reichsgesetzbl. 1939 I S. 3) — bleiben unberührt.

§ 45

Rechtsverordnungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. die Regelung des Betriebs von Anlagen nach § 1 Abs. 2 Nr. 1,
2. die Zulassung des Befahrens von Talsperren und Speicherbecken mit Wasserfahrzeugen (§ 5),
3. die Regelung, Beschränkung oder Untersagung des Gemeingebrauchs im Rahmen des § 6 Abs. 2.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung die Ermächtigung nach Absatz 1 auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen übertragen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen durch Rechtsverordnung die Gebühren festzusetzen, die für Verwaltungshandlungen nach diesem Gesetz zu entrichten sind.

§ 46

Anforderungen der Sicherheit und Ordnung

Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes ist dafür verantwortlich, daß die bundeseigenen Schiffahrtsanlagen und Schiffahrtszeichen sowie die bundeseigenen wasserbaulichen Anlagen allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen bedarf es nicht.

Abschnitt 11

Straf- und Bußgeldvorschriften, Schlußvorschriften

§ 47

Verletzung der Geheimhaltungspflicht

(1) Wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm in seiner Eigenschaft als Angehöriger oder Beauftragter einer mit Aufgaben nach diesem Gesetz betrauten Verwaltungsbehörde bekanntgeworden ist, unbefugt offenbart, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahr und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.

(2) Handelt der Täter gegen Entgelt oder in der Absicht, sich oder einen anderen zu bereichern oder einen anderen zu schädigen, so ist die Strafe Gefängnis bis zu zwei Jahren; daneben kann auf Geldstrafe erkannt werden. Ebenso wird bestraft, wer ein fremdes Geheimnis, namentlich ein Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis, das ihm unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 bekanntgeworden ist, unbefugt verwertet.

(3) Die Tat wird nur auf Antrag des Verletzten verfolgt.

§ 48

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 5 eine Talsperre oder ein Speicherbecken mit Wasserfahrzeugen befährt,
2. einer Vorschrift einer nach §§ 27 oder 45 Abs. 1 oder 2 ergangenen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

3. entgegen der Vorschrift des § 30 Abs. 2 ein Hindernis beseitigt oder Gegenstände von diesem fortschafft,
4. entgegen § 31 Abs. 1 ohne strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung eine Bundeswasserstraße benutzt oder Anlagen errichtet, verändert oder betreibt oder einer nach § 31 Abs. 4 erteilten Auflage nicht nachkommt,
5. entgegen der Vorschrift des § 33 Abs. 1
   a) die Überwachung nicht duldet,
   b) die erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge nicht zur Verfügung stellt oder
   c) die Auskunft nicht, unrichtig, unvollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,
6. ohne die nach § 34 Abs. 2 erforderliche Genehmigung ein Schiffahrtszeichen setzt oder betreibt oder
7. der Vorschrift des § 34 Abs. 4 über die Ausgestaltung oder den Betrieb von Anlagen, ortsfesten Einrichtungen oder Schiffahrtszeichen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann, wenn sie vorsätzlich begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, wenn sie fahrlässig begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden.

§ 49

Handeln für einen anderen

(1) Die Bußgeldvorschriften des § 48 gelten auch für denjenigen, der als vertretungsberechtigtes Organ einer juristischen Person, als Mitglied eines solchen Organs, als vertretungsberechtigter Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft oder als gesetzlicher Vertreter eines anderen handelt. Dies gilt auch dann, wenn die Rechtshandlung, welche die Vertretungsbefugnis begründen sollte, unwirksam ist.

(2) Den in Absatz 1 bezeichneten Personen steht gleich, wer mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Unternehmens oder eines Teiles des Unternehmens eines anderen beauftragt oder von diesem ausdrücklich damit betraut ist, in eigener Verantwortung Pflichten zu erfüllen, die dieses Gesetz auferlegt.

§ 50

Verletzung der Aufsichtspflicht

(1) Begeht jemand in einem Unternehmen eine durch § 48 mit Geldbuße bedrohte Handlung, so kann gegen den Inhaber oder Leiter des Unternehmens oder den gesetzlichen Vertreter des Inhabers oder ein Mitglied des zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organs einer juristischen Person oder einen vertretungsberechtigten Gesellschafter einer Personenhandelsgesellschaft eine Geldbuße festgesetzt werden, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig ihre Aufsichtspflicht verletzt haben und der Verstoß darauf beruht.

(2) Die Geldbuße beträgt bei vorsätzlicher Aufsichtspflichtverletzung bis zu zehntausend Deutsche Mark, bei fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung bis zu fünftausend Deutsche Mark.

§ 51

Verjährung

Die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten im Sinne dieses Gesetzes verjährt in zwei Jahren.

§ 52

Einziehung

Die Einziehung nach den §§ 18 bis 26 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist zulässig.

§ 53

Unterwerfungsverfahren, Verwaltungsbehörde

(1) Das Unterwerfungsverfahren nach § 67 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist zulässig.

(2) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Wasser- und Schiffahrtsdirektion. Sie entscheidet auch über die Abänderung und Aufhebung eines rechtskräftigen, gerichtlich nicht nachgeprüften Bußgeldbescheides (§ 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten).

§ 54

Überleitungsbestimmungen

(1) Wenn bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes Talsperren und Speicherbecken mit Wasserfahrzeugen befahren werden dürfen, ist eine neue Zulassung nach der auf Grund des § 45 Abs. 1 Nr. 2 erlassenen Rechtsverordnung nicht nötig.

(2) Für die Fortführung der beim Inkrafttreten dieses Gesetzes anhängigen Verfahren zum Ausbau oder Neubau einer Bundeswasserstraße gelten die Bestimmungen dieses Gesetzes, wenn eine Sachentscheidung bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht ergangen ist.

(3) Soweit bei dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft, die Neckar Aktiengesellschaft, die Donaukraftwerk Jochenstein Aktiengesellschaft und die Mittelweser-Aktiengesellschaft vertraglich verpflichtet sind, Bundeswasserstraßen auszubauen oder neuzubauen, ist eine neue Übertragung nach § 12 Abs. 5 nicht nötig.

(4) Die der Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft in Durchführung des Main-Donau-Staatsvertrages vom 13. Juni 1921 übertragene Aufgabe wird durch die Aufhebung des Rhein-Main-Donau-Gesetzes vom 11. Mai 1938 (§ 55 Nr. 4) nicht berührt.

§ 55

Außer Kraft tretende Vorschriften

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes treten die gleichlautenden oder entgegenstehenden Rechtsvorschriften außer Kraft; dies gilt besonders für

1. das Gesetz betreffend die Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals vom 16. März 1886 (Reichsgesetzblatt S. 58);

2. Kapitel XVIII Artikel 2 der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen auf dem Gebiet der Finanzen, der Wirtschaft und der Rechtspflege vom 18. März 1933 (Reichsgesetzbl. I S. 109, 122);
3. die Verordnung zur Übertragung polizeilicher Befugnisse auf Reichswasserstraßen an die Wasserstraßendirektion Bremen vom 7. Mai 1938 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe A S. 65);
4. das Gesetz über die Rhein-Main-Donau-Verbindung und den Ausbau der Donau (Rhein-Main-Donau-Gesetz) vom 11. Mai 1938 (Reichsgesetzbl. II S. 149) und die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Rhein-Main-Donau-Verbindung und den Ausbau der Donau (Durchführungsverordnung zum Rhein-Main-Donau-Gesetz) vom 26. Juli 1938 (Reichsgesetzblatt II S. 281);
5. den Erlaß über die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals vom 25. Februar 1939 (Reichsgesetzblatt I S. 322) und die Verordnung zur Durchführung des Erlasses über die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals vom 13. April 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 749);
6. das oldenburgische Gesetz für den Landesteil Oldenburg, betreffend den Staatsvertrag über den Ausbau der Unterweser und anderer Reichswasserstraßen, vom 16. August 1927 (Oldenburgisches Gesetzblatt XLV S. 329) und die Bekanntmachung des Oldenburgischen Staatsministeriums, betreffend die Verkündung des zwischen der Reichsregierung und dem Staatsministerium am 11. Oktober/6. September 1927 über den Ausbau der Unterweser und anderer Reichswasserstraßen abgeschlossenen Staatsvertrages, vom 16. Dezember 1927 (Oldenburgisches Gesetzblatt XLV S. 521);
7. das braunschweigische Gesetz über den Ausbau des Mittellandkanals vom 15. März 1930 (Braunschweigische Gesetz- und Verordnungssammlung S. 26);
8. das braunschweigische Gesetz über die Strom- und Schiffahrtspolizei auf dem Mittellandkanal im Lande Braunschweig vom 31. Juli 1935 (Braunschweigische Gesetz- und Verordnungssammlung S. 212);
9. die Verordnung betreffend Einholung von strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen für Anlagen in der Weser, Lesum und Wümme innerhalb des Landes Bremen und für Ableitung und Einleitung von Wasser in diese Flußläufe vom 6. Juni 1950 (Verkehrsblatt S. 198).

§ 56

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die nach diesem Gesetz erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 57

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Anlage
zu § 1 Abs. 1 Nr. 1
des Bundeswasserstraßengesetzes

Verzeichnis
der dem allgemeinen Verkehr dienenden
Binnenwasserstraßen des Bundes

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
1	Aller mit Leine von km 110,0 bis zur Mündung in die Aller	Mühlenwehr in Celle	Weser
2	Datteln-Hamm-Kanal	Datteln	Schmehausen
3	Donau	Kelheim (km 2474,60)	Deutsch-österreichische Grenze
4	Dortmund-Ems-Kanal mit Ems von Gleesen bis Papenburg, Hase unterhalb der Einmündung des Ems-Hase-Kanals	Dortmund (km 1,441)	Papenburg
5	Eider	Gieselau-Kanal	Nordsee, Verbindungslinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek
6	Elbe mit oberem und unterem Schleusenkanal Geesthacht, Norderelbe, Süderelbe einschließlich Reiherstieg und Köhlbrand; von den Nebenarmen insbesondere: Bützflether Süderelbe, Barnkruger Süderelbe, Ruthenstrom, Gauensieker Süderelbe, Krautsander Binnenelbe, Wischhafener Süderelbe	Demarkationslinie zur Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands	Nordsee, Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deichs des Friedrichskoogs (Dieksand)
7	Elbe-Lübeck-Kanal	Elbe	Trave, 100 m südöstlich der Geniner Straßenbrücke
8	Elisabethfehnkanal	Küstenkanal	Sagter Ems
9	Ems	Papenburg	Nordsee, Verbindungslinie der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands Hörn) und Ostpolder Siel
10	Ems-Seitenkanal	Unterhaupt der Borssumer Schleuse in Emden	Ems
11	Este	Unterwasser der Schleuse Buxtehude	Elbe

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
12	Freiburger Hafenpriel	Deichschleuse in Freiburg an der Elbe	Elbe
13	Fulda	Kiesgrube bei km 76,78	Weser
14	Gieselau-Kanal	Nord-Ostsee-Kanal	Eider
15	Hunte	Unterhaupt der Oldenburger Schleuse	Weser
16	Ilmenau	Abtsmühle zu Lüneburg	Elbe
17	Jeetzel	Drahwehnertorbrücke in Hitzacker	Elbe
18	Krückau	Wassermühle zu Elmshorn	Elbe
19	Küstenkanal	Unterhaupt der Oldenburger Schleuse	Ems
20	Lahn	Wetzlar (km 12,22)	Rhein
21	Leda	Sagter Ems	Ems
22	Lesum	Zusammenfluß der Wümme und Hamme	Weser
23	Lühe	Mühle in Horneburg	Elbe
24	Main	km 396,50 bei der Eisenbahnbrücke Hallstadt	Rhein
25	Mittellandkanal mit Nordabstieg und Südabstieg zur Weser, Zweigkanal nach Osnabrück bis km 12,988, Zweigkanal nach Hannover-Linden bis km 10,750 nebst Abstiegkanal zur Leine einschließlich Leine oberhalb des Wehres Herrenhausen bis zur Einmündung der Ihme und der Ihme bis zur Einmündung des Schnellen Grabens, Zweigkanal nach Hildesheim bis km 14,623, Zweigkanal nach Salzgitter bis km 17,964, Hafenkanal nach Misburg bis km 0,920	Demarkationslinie zur Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands	Dortmund-Ems-Kanal
26	Mosel	Deutsch-französische Grenze	Rhein
27	Neckar	Endpunkt des Hafens Plochingen	Rhein
28	Nord-Ostsee-Kanal mit Schirnauer See, Borgstedter See, Audorfer See, Obereidersee mit Enge, Achterwehrer Schiffahrtskanal, Flemhuder See	Ostsee	Elbe
29	Oste	Mühlenwehr Bremervoerde	Elbe

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Wasserstraße	Endpunkte der Wasserstraße	
30	Pinnau	Eisenbahnbrücke zu Pinneberg	Elbe
31	Regnitz	170 m oberhalb der Brückenachse des Wehres Bamberg	Main
32	Rhein mit Altrhein Stockstadt-Erfelden (Mündung unterstrom km 0,0 bis 9,8), Ginsheimer Altrhein (Mündung unterstrom km 0,0 bis 1,5), Lampertheimer Altrhein (Mündung unterstrom km 0,0 bis 4,7)	Deutsch-schweizerische Grenze (Basel)	Deutsch-niederländische Grenze
33	Rhein-Herne-Kanal mit Verbindungskanal zur Ruhr	Ruhrorter Hafen, Mündung des Beckens C	Unterer Vorhafen des alten Hebewerks Henrichenburg
34	Ruhr mit Wehrarmen des Wehres Raffelberg und des Ruhrwehres bei Duisburg	Unterwasser der Schleuse Wasserbahnhof Mülheim	Rhein
35	Saar	km 64,975 (lothringische Kilometrierung)	km 28,871 (saarländische Kilometrierung)
36	Sagter Ems	Elisabethfehnkanal	Leda
37	Schiffahrtsweg Rhein-Kleve mit Griethauser Altrhein (Rhein bis Unterwasser Schleuse Brienen), Spoykanal (Schleuse Brienen bis km 1,77)	Rhein	Kleve
38	Schwinge	Fußgängerbrücke unterhalb der Güldenbastion in Stade	Elbe
39	Stör	Pegel Rensing	Elbe
40	Trave mit Kanaltrave, Altarm an der Lachswehr, Stadttrave, Altarm an der Teerhofinsel, Dassower See, Pötenitzer Wiek	Elbe-Lübeck-Kanal, 100 m südöstlich der Geniner Straßenbrücke	Ostsee, Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole
41	Werra	Staustufe „Letzter Heller"	Weser
42	Wesel-Datteln-Kanal	Rhein	Dortmund-Ems-Kanal
43	Weser mit insbesondere folgenden Nebenarmen: Kleine Weser in Bremen, Westergate, Rekumer Loch	Zusammenfluß von Werra und Fulda	Nordsee, Verbindungslinie zwischen dem Kirchturm von Langwarden und der Mündung des Oxstedter Baches

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Der Bund ist nach Artikel 89 Abs. 1 des Grundgesetzes Eigentümer der bisherigen Reichswasserstraßen; er hat die jetzigen Bundeswasserstraßen nach den Artikeln 87 Abs. 1 und 89 Abs. 2 Satz 1 GG durch eigene Behörden zu verwalten. Die Rechtsfragen, die sich aus dem Übergang des Eigentums an den Reichswasserstraßen auf den Bund ergeben haben, sind in dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 352) behandelt. Für die Behördenorganisation bei der Verwaltung der Bundeswasserstraßen wurde in Durchführung des Artikels 130 GG die Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrsverwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern vom 4. September 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 826) zur maßgeblichen Rechtsgrundlage. Alle anderen Fragen, die sich aus den Artikeln 87 Abs. 1 und 89 GG für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen ergeben, sind noch gesetzlich zu regeln.

Diese Regelung bringt das vorliegende Gesetz. Das Gesetz liegt damit in der gleichen Linie wie andere Gesetze, welche die Verwaltungsaufgaben des Bundes und deren Durchführung regeln, z. B. das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955), das Gesetz über die Verwaltung der Deutschen Bundespost (Postverwaltungsgesetz) vom 24. Juli 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 676), das Telegraphenwege-Gesetz vom 18. Dezember 1899 (Reichsgesetzbl. S. 705) und das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung vom 6. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1742). Das vorliegende Gesetz ist daher, soweit es die Besonderheiten der Verwaltung von Gewässern gestatten, den dort bereits getroffenen Regelungen angepaßt.

Das Gesetz zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen vom 17. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2125) hatte versucht, Inhalt und Umfang des dem Bunde für die Bundeswasserstraßen erteilten Verwaltungsauftrags in einem begrenzten Teilbereich gesetzlich zu regeln; es hatte die Wahrnehmung wasserwirtschaftlicher Aufgaben an den Bundeswasserstraßen dem Bund zugewiesen. Das Bundesverfassungsgericht hat dieses Gesetz mit Urteil vom 30. Oktober 1962 (Bundesgesetzbl. I S. 688; BVerfGE 15,1) für nichtig erklärt. Es stellt fest, daß die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die „Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen" gemäß Artikel 74 Nr. 21 GG und ihr folgend die Verwaltungskompetenz nach Artikel 89 GG nicht auch die Angelegenheiten der allgemeinen Wasserwirtschaft zum Gegenstand haben, sondern nur „die Erhaltung der Wasserstraßen als Verkehrsträger in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand und die damit zusammenhängenden Gegenstände". Das vorliegende Gesetz hält sich streng an diesen Rahmen.

Die Voraussetzungen des Artikels 72 GG sind erfüllt. Das Bundesverfassungsgericht hat in dem angeführten Urteil ausgesprochen, daß der die Ländergrenzen mehrfach überschreitende Schiffsverkehr zwingend eine einheitliche Regelung der Schiffahrtsangelegenheiten erfordert. Die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen sind als Verkehrswege Voraussetzung für die Schiffahrt. Ihre Erhaltung in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand ist die notwendige Ergänzung zum Schiffsverkehr. Die Regelung des einen Gebietes ist daher, wie das Bundesverfassungsgericht hervorhebt, ohne einheitliche Bestimmungen für das andere nicht denkbar.

Das Bundesverfassungsgericht hat mit seiner Entscheidung vom 30. Oktober 1962 Zuständigkeiten abgegrenzt, die seit dem Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich im Jahre 1921 umstritten gewesen sind. Damit ist jetzt der Weg freigegeben für eine verfassungsrechtlich einwandfreie gesetzliche Regelung.

Länder oder Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Der Bund, der die Kosten für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen ohnehin trägt, erfährt keine zusätzliche Belastung.

II. Besonderer Teil

Abschnitt I

Bundeswasserstraßen

Zu § 1 (Begriffsbestimmung)

Nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts über das Gesetz zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für „Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen" (Artikel 74 Nr. 21 GG) räumlich auf alle Gewässer, die unter diese Begriffe fallen, also nicht nur auf die Bundeswasserstraßen im Sinne des Artikels 89 GG. Doch beschränkt das Gesetz seinen Geltungsbereich auf solche unter Artikel 74 Nr. 21 GG fallende Gewässer, die zugleich Bundeswasserstraßen sind, da es nur die Verwaltungsaufgaben des Bundes und deren Durchführung regeln will.

Das Gesetz regelt die Verwaltung der Binnenwasserstraßen des Bundes nur insoweit, als es sich um solche Binnenwasserstraßen handelt, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Binnenwasserstraßen des Bundes, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, sind von der Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 74 Nr. 21 GG ausgenommen, wie das Bundesverfassungsgericht in der angeführten Entscheidung festgestellt hat. Dies trifft zum Beispiel zu für die Wümme bei Bremen, die Fulda oberhalb Kassel und Teile der Werra. Daher werden als Bundeswasserstraßen nach diesem Gesetz diejenigen bezeichnet, bei denen die Voraussetzungen des Artikels 74 Nr. 21 GG vorliegen.

Das dem Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961) bei-

gegebene Verzeichnis der Binnenwasserstraßen ist häufig, teils durch Zugänge, teils durch Abgänge, geändert worden. Darüber hinaus erfaßt es auch die Binnenwasserstraßen des Bundes, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen. Daher ist nötig, die Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen, in einer Anlage zum Gesetz einzeln aufzuführen. Bei den Seewasserstraßen erübrigt sich dies, weil ihr Bestand seit dem Übergang auf das Reich unverändert geblieben ist.

Absatz 2

Der Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 hat den Übergang der Wasserstraßen mit allen Bestandteilen und allem für die Verwaltung erforderlichen Zubehör angeordnet. Dieser Rechtszustand wird hier bestätigt.

Zu § 2 (Bestandsänderung)

Absatz 1

Die Vorschrift regelt, wie Gewässer in den Bestand der Bundeswasserstraßen aufgenommen werden oder aus diesem ausscheiden können. Vorbild ist die Rückübertragung des Ludwig-Donau-Main-Kanals auf den Freistaat Bayern durch § 5 des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 352), ferner die Rückübertragung der Alten Süderelbe auf die Freie und Hansestadt Hamburg durch das Gesetz über den Übergang des zur Bundeswasserstraße Elbe gehörigen Nebenarms „Alte Süderelbe" auf die Freie und Hansestadt Hamburg vom 23. Juni 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 721). Die Übertragung bedarf demgemäß der Gesetzesform. Es entspricht einem Bedürfnis der Praxis, den Übergang von Gewässern oder Gewässerstrecken von nur örtlicher Bedeutung durch Rechtsverordnung eintreten zu lassen. Der Übergang bedarf stets des Einvernehmens zwischen dem Bund, dem Lande und dem bisherigen oder künftigen Eigentümer.

Absatz 2

Die Unterscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Binnenwasserstraßen des Bundes, die dem allgemeinen Verkehr dienen, und Binnenwasserstraßen des Bundes, bei denen es nicht der Fall ist, macht erforderlich, das Verfahren zu regeln, nach dem eine Binnenwasserstraße des Bundes von der einen zur anderen Gruppe überwechseln kann. Die Unterscheidung, zu welcher Gruppe die Binnenwasserstraße des Bundes gehört, ist darum von Bedeutung, weil die Binnenwasserstraßen des Bundes, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, von diesem Gesetz nicht erfaßt werden können.

Ebenso war der Fall zu regeln, daß auf einem neu hergestellten Gewässer des Bundes ein allgemeiner Verkehr eröffnet wird.

Zu § 3 (Erweiterungen und Durchstiche)

Absatz 1

Die Vorschrift stellt sicher, daß Grundstücke an einer Bundeswasserstraße, die dauernd überflutet werden, unter dieses Gesetz fallen. Das gilt aber nur dann, wenn das Gewässerbett der Bundeswasserstraße erweitert wurde. Dies ist zum Beispiel nicht der Fall bei Stichhäfen oder Wasserflächen, die durch Auskiesungen neben der Bundeswasserstraße entstehen und durch eine Zufahrt mit ihr verbunden sind. Ohne Bedeutung ist, ob die dauernde Überflutung durch einen Ausbau (§§ 12ff.) oder natürliche Vorgänge eintritt.

Absatz 2

Artikel 89 Abs. 1 GG folgt dem bereits in der Weimarer Verfassung enthaltenen Grundsatz, daß die Verwaltung der Wasserstraßen als Verkehrswege ein einheitliches Eigentum verlangt. Satz 1 trägt diesem Grundsatz für die in Absatz 1 bezeichneten Erweiterungen der Bundeswasserstraße Rechnung.

Geht das Landgrundstück durch Naturvorgänge unter, hat der bisherige Eigentümer den Verlust seines Eigentums ohne Entschädigung hinzunehmen, weil dies der natürlichen Bindung eines im Einflußbereich des Gewässers liegenden Grundstücks entspricht. Bei Eingriffen durch Menschenhand erfordert die Eigentumsgarantie nach Artikel 14 GG eine Entschädigungspflicht des Veranlassers. Die Vorschrift gibt keine Ermächtigung, in fremdes Eigentum einzugreifen, sondern setzt die rechtliche Zulässigkeit der Maßnahmen voraus.

Die Regelung hat ihr Vorbild in Artikel 7 des Bayerischen Wassergesetzes vom 26. Juli 1962 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt S. 143). Auf die amtliche Begründung zu Artikel 7 wird ergänzend verwiesen (vgl. Bayerischer Landtag, 4. Legislaturperiode, Beilage 1394).

Absatz 3

Diese Vorschrift bezieht Durchstiche an Bundeswasserstraßen in die Regelung über Erweiterungen ein. Damit wird in gleicher Weise die vom Bundesverfassungsgericht für notwendig erachtete Einheitlichkeit in der Verwaltung des Verkehrsweges (BVerfGE 15,1 [17/18]) gewahrt.

Abschnitt 2

Wahrung der Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft

Zu § 4 (Einvernehmen mit den Ländern)

Nach Artikel 89 Abs. 3 GG sind bei der Verwaltung, dem Ausbau und dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren. Es ist angebracht, in einem Gesetz über die Bundeswasserstraßen auf diesen verfassungsrechtlichen Grundsatz ausdrücklich hinzuweisen.

Abschnitt 3

Befahren mit Wasserfahrzeugen und Gemeingebrauch

Zu § 5 (Befahren mit Wasserfahrzeugen)

Eine bundesrechtliche Vorschrift, nach der die Bundeswasserstraßen zum Befahren mit Wasserfahrzeugen benutzt werden können, besteht bisher

nicht. Die Vorschriften der Seeschiffahrtstraßenordnung in der Fassung vom 18. März 1961 (Bundesgesetzbl. II S. 184) oder der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1137) setzen die Zulässigkeit des Wasserstraßenverkehrs bereits voraus. Diese Lücke wird durch § 5 geschlossen. Das Befahren der Talsperren und Speicherbecken mit Wasserfahrzeugen ist wegen der besonderen Verhältnisse nicht ohne weiteres zuzulassen. Doch wird das Befahren dieser Einrichtungen nicht in jedem Falle ganz zu unterbinden sein. Daher ist eine Zulassung vorgesehen.

Die Bestimmung stellt im übrigen sicher, daß die geltenden und künftigen Vorschriften des Schiffahrtrechts einschließlich des Schiffahrtabgabenrechts unberührt bleiben.

Zu § 6 (Gemeingebrauch)

Absatz 1

Da die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 74 Nr. 21 GG nicht die Angelegenheiten der allgemeinen Wasserwirtschaft umfaßt, mußte klarstellend bestimmt werden, daß der Gemeingebrauch, soweit es sich nicht um das Befahren mit Wasserfahrzeugen handelt, nach wie vor seine Rechtsgrundlage im Wasserhaushaltsgesetz vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1110), zuletzt geändert durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Wasserhaushaltsgesetzes vom 6. August 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 611), und in den Landeswassergesetzen findet.

Absatz 2

Die Regelung des Gemeingebrauchs aus Gründen der allgemeinen Wasserwirtschaft ist Landesaufgabe. Dagegen obliegt die Regelung des Gemeingebrauchs dem Bunde, wenn es sich um die Erhaltung der Wasserstraße in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand handelt.

Abschnitt 4

Unterhaltung der Bundeswasserstraßen und Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen

Zu § 7 (Allgemeine Vorschriften über Unterhaltung und Betrieb)

Absatz 1

Die Vorschrift stellt klar, daß es sich bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen und beim Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen nicht um fiskalische, sondern um hoheitliche Tätigkeit handelt.

Absatz 2

Da es im Einzelfall notwendig sein kann, die Ausführung der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen und des Betriebs von Schiffahrtsanlagen Dritten zu übertragen, etwa bei der beantragten Zuweisung eines besonderen Schiffsliegeplatzes oder bei einem Ausbau einer Bundeswasserstraße nur im Interesse eines Dritten, muß diese Übertragung durch das Gesetz ermöglicht werden. Der Dritte soll aber nicht hoheitlich tätig werden. Daher ist besonders bestimmt, daß bei der Übertragung hoheitliche Befugnisse des Bundes nicht übergehen. Die übertragene Tätigkeit ist damit ihres ursprünglichen hoheitlichen Charakters entkleidet.

Absatz 3

Wegen der besonderen Verhältnisse bei den Bundeswasserstraßen muß der Rechtsgedanke des § 3 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes auch auf Maßnahmen ausgedehnt werden, die der Errichtung oder dem Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen dienen. Dazu gehören zum Beispiel das Setzen von Dalben und Leitwerken, das Bedienen der Schleusen, die Abgabe von Fahrwasserwellen aus bundeseigenen Talsperren in wasserarme Bundeswasserstraßen oder die Speisung einer Bundeswasserstraße aus einer anderen Bundeswasserstraße. Für diese Maßnahmen — allerdings nur, wenn sie innerhalb der Bundeswasserstraßen getroffen werden — ist daher keine wasserrechtliche Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung nötig. Soweit die Vorschrift die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen behandelt, entspricht sie hinsichtlich der Erlaubnis und der Bewilligung der Regelung in § 3 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Nach § 4 des Gesetzes hat der Bund die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren. Diese Regelung hat hier deshalb besonderes Gewicht, weil die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes bei ihren hoheitlichen Aufgaben keiner wasserrechtlichen Verwaltungsakte der Länder bedarf.

Zu § 8 (Umfang der Unterhaltung)

Absatz 1 und 2

Die Regelung des Umfangs der Unterhaltung entspricht im wesentlichen dem geltenden Landeswasserrecht und hält sich zugleich im Rahmen des § 28 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Absatz 3

Der Bund trägt für die durchgehende Schiffahrt auf den Bundeswasserstraßen grundsätzlich die Verkehrssicherungspflicht. Errichtet aber jemand an einer Bundeswasserstraße eine Anlage, die den Verkehr an Stellen führt, wo er bisher nicht gewesen ist, so ist der Betreiber dieser Anlage verpflichtet, die nunmehr von der Schiffahrt benutzten Teile der Wasserstraße in verkehrssicherem Zustand zu erhalten (BGH in Verkehrsrechtssammlung Bd. 20 S. 162). Wegen der besonderen Aufgabe der Schutz-, Sicherheits- und Bauhäfen obliegt die Unterhaltung der Zufahrten zu ihnen immer dem Bund.

Absatz 4

Die Verpflichtung, Schäden zu beseitigen oder zu verhüten, die durch die Schiffahrt an Ufergrundstücken entstanden sind oder entstehen können, findet sich nur zum Teil im Landeswasserrecht. Da die Bundeswasserstraßen der Schiffahrt dienen, ist eine bundeseinheitliche Regelung über die Beseitigung von Schiffahrtsschäden zu bringen.

Absatz 5

In den Seewasserstraßen sind Naturkräfte, wie Ebbe und Flut, Meeresströmungen, Winde und Brandung in starkem Maße wirksam. Die Gestalt des Untergrundes in den Küsten- und Strommündungsgebieten ist ständigen Veränderungen unterworfen. Die in und an den Seewasserstraßen zu treffenden

Maßnahmen sind weitgehend abhängig von dem Wirken der Naturkräfte und infolgedessen in ihrem Erfolg nicht immer von dauerhaftem Einfluß. Daher ist die Unterhaltung der Seewasserstraßen auf die Erhaltung ihrer Schiffbarkeit beschränkt und an die wirtschaftlichen Möglichkeiten gebunden.

Die Sicherung der Inseln Wangerooge und Borkum liegt bereits seit 1921 in den Händen des Reiches und dient zum Schutz der Fahrwasser von Ems und Jade. Der Bund ist in diese Aufgaben des Reiches eingetreten. Es ist daher zweckmäßig, den bestehenden Rechtszustand im Gesetz zu bestätigen. Die Insel Helgoland ist vorwiegend zum Zwecke der Seezeichen und des Schutz- und Sicherheitshafens nutzbar gemacht worden und muß daher im Interesse der Hochsee- und Küstenschiffahrt von Bundes wegen erhalten werden.

Absatz 6

Der Nachtrag zu dem Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 18. Februar 1922 enthält besondere Verpflichtungen für die Unterhaltung und den Ausbau der Zufahrten zu den großen deutschen Seehäfen. Die Vorschrift stellt sicher, daß diese Verpflichtungen auch weiterhin bestehen bleiben und durch die allgemeinen Regelungen über die Unterhaltung nicht eingeengt werden.

Zu § 9 (Maßnahmen in Landflächen an Bundeswasserstraßen)

Diese Vorschrift ist vor allem auf die Bekämpfung der Erosion in den Bundeswasserstraßen abgestellt. Erfahrungsgemäß kann man der Erosion auch dadurch begegnen, daß Landflächen an einer Bundeswasserstraße niedriger gelegt werden. Die Bundeswasserstraße erhält dadurch bei höheren Wasserständen günstigere Abflußverhältnisse, so daß der Aushöhlung der Flußsohle entgegengewirkt und die Schiffbarkeit nicht verschlechtert wird.

Da die Maßnahmen außerhalb der Bundeswasserstraße vorgenommen werden, fallen sie nicht unter den im Wasserrecht üblichen Begriff der Unterhaltung. Aus dem gleichen Grunde handelt es sich auch nicht um einen Ausbau der Bundeswasserstraße. Die Maßnahmen haben meist erheblichen räumlichen Umfang und wirken sich oft auf Rechte Dritter aus. Deshalb erscheint es notwendig, für sie grundsätzlich ein Planfeststellungsverfahren vorzusehen.

Zu § 10 (Anlagen und Einrichtungen Dritter)

Entsprechende Regelungen finden sich im Landeswasserrecht (vgl. § 48 des Hessischen Wassergesetzes vom 6. Juli 1960 — Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen S. 69 —, § 54 des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 22. Mai 1962 — Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen S. 235 — und § 57 des rheinland-pfälzischen Landeswassergesetzes vom 1. August 1960 — Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Rheinland-Pfalz S. 153 —). Die besonderen Verhältnisse an Bundeswasserstraßen erfordern, daß die Vorschrift sich auch auf den Schutz des Betriebs der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen und Schiffahrtszeichen sowie der Schiffahrt erstreckt.

Zu § 11 (Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung)

Absatz 1 bis 3

Die Vorschrift entspricht § 30 des Wasserhaushaltsgesetzes. Ihre Aufnahme in dieses Gesetz ist — ebenso wenn sonst Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes wiederholt werden — notwendig, weil das Wasserhaushaltsgesetz nicht für die Seewasserstraßen gilt.

Absatz 4

Die Vorschrift wird durch den Grundsatz der Sozialbindung des Eigentums gerechtfertigt.

Eine Behinderung oder eine Unterbrechung ist dann vorübergehend, wenn sie nur von kurzer Dauer ist; sie kann daher, zumal Unterhaltungs- und Ausbauarbeiten der Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Zustandes der Bundeswasserstraße dienen, dem Inhaber der Genehmigung billigerweise zugemutet werden.

Abschnitt 5

Ausbau und Neubau der Bundeswasserstraßen

Zu § 12 (Allgemeine Vorschriften über Ausbau und Neubau)

Absatz 1

Unterhaltung, Ausbau und Neubau von Bundeswasserstraßen stehen in engem Zusammenhang. Ausbau und Neubau sind — wie die Unterhaltung — Hoheitsaufgaben des Bundes.

Nach dem Wasserhaushaltsgesetz umfaßt der Begriff „Ausbau" auch die Maßnahmen zur „Herstellung eines Gewässers", also den Neubau. Das vorliegende Gesetz folgt dem nicht, weil für den Bereich der Bundeswasserstraßen in Artikel 89 Abs. 3 GG ausdrücklich der Begriff „Neubau" neben dem Begriff „Ausbau" verwendet ist. Der Neubau von Bundeswasserstraßen ist daher als Hoheitsaufgabe des Bundes besonders anzuführen.

Absatz 2

Der Begriff des Ausbaus entspricht im übrigen dem in § 31 des Wasserhaushaltsgesetzes; nur wurde davon abgesehen, die Beseitigung einer Bundeswasserstraße als Ausbau zu bezeichnen.

Absatz 4

Hier gilt das in der Begründung zu § 8 Abs. 6 Gesagte.

Absatz 5

Bei der Übernahme der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich im Jahre 1921 waren das Reich und die Länder darüber einig, daß das Reich bestimmte Reichswasserstraßen nicht selbst ausbaut oder neubaut, sondern die Ausführung dieser Maßnahmen Dritten überläßt. Unmittelbar nach der Übernahme der Wasserstraßen gründeten das Reich und die Länder unter Beteiligung anderer interessierter Körperschaften die Rhein-Main-Donau AG und die Neckar-AG. Aufgabe dieser Aktiengesellschaften war es, den Ausbau gewisser Strecken des Mains, der Donau und des Neckars und

den Neubau von Verbindungsstrecken durchzuführen und die jeweils fertiggestellten Strecken dem Reich, nun dem Bund, zu übergeben.

Nach dem Vorbild dieser Regelungen sind in jüngster Zeit weitere Aktiengesellschaften — die Donaukraftwerk Jochenstein AG sowie die Mittelweser-AG — gegründet worden. Es erscheint daher zweckmäßig, den bestehenden Zustand im Gesetz zu bestätigen.

Mit der Übertragung der Ausführung des Ausbaus oder Neubaus sollen auf den Unternehmer — wie bei der Unterhaltung — keine hoheitlichen Befugnisse übergehen (vgl. die Begründung zu § 7 Abs. 2).

Absatz 6

Die Vorschrift entspricht dem Rechtsgedanken des § 3 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Zu § 13 (Planungen)

Absatz 1

Die Vorschrift ist § 16 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes nachgebildet. Sie stellt klar, daß die vorbereitende Planung und Bestimmung der Linienführung der Bundeswasserstraßen Aufgabe des Bundes ist. Der Neubau einer Bundeswasserstraße wird in besonderem Maße Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft berühren. Um Artikel 89 Abs. 3 GG zu entsprechen, sind die Planungen an das Einvernehmen mit der von der Landesregierung bestimmten Behörde gebunden.

Absatz 2

Das Verhältnis zur Landesplanung braucht nicht geregelt zu werden, da es sich aus dem Raumordnungsgesetz vom 8. April 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 306) ergibt. Auf die Planung und Linienführung der Bundeswasserstraßen ist § 6 Abs. 1 Buchstabe a des Raumordnungsgesetzes anzuwenden.

Zu § 14 (Planfeststellung, Genehmigung, vorläufige Anordnung)

Absatz 1

Die Bestimmung ist § 31 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes nachgebildet.

Absatz 2

Die vorläufige Anordnung setzt die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes in die Lage, vor Abschluß eines Planfeststellungsverfahrens mit einzelnen Ausbau- oder Neubauarbeiten zu beginnen, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit es erfordern. Dabei ist sicherzustellen, daß Interessen Dritter geschützt bleiben. Daher ist Voraussetzung für die Erteilung der vorläufigen Anordnung, daß die nach § 19 Abs. 2, 3 und 5 zu berücksichtigenden Interessen zu sichern sind. Die vorgeschriebene Zustellung und Bekanntmachung setzt die Beteiligten auch in die Lage, gegen die Anordnung mit den gegebenen Rechtsbehelfen vorzugehen. Die Beteiligten haben darüber hinaus die Möglichkeit, ihre Interessen im Planfeststellungsverfahren zu wahren, da die vorläufige Anordnung die Planfeststellung nicht ersetzt. Außerdem sind die Interessen der Beteiligten noch dadurch geschützt, daß der frühere Zustand wieder herzustellen ist, wenn die Planfeststellung die Teilmaßnahmen für unzulässig erklärt.

Absatz 3

Da die Entscheidungen bei der Feststellung des Planes, der Genehmigung und der vorläufigen Anordnung nur von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion zu treffen sind und Verwaltungsakte anderer Behörden auf dem Gebiet der Landeskultur und der Wasserwirtschaft daneben nicht in Betracht kommen, sieht das Gesetz eine Verfahrensregelung über die Herstellung des Einvernehmens mit dem Land nach Artikel 89 Abs. 3 GG vor.

Zu § 15 (Veränderungssperre)

Die Bestimmung ist § 9 a des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung vom 6. August 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 1742) nachgebildet. Über die in § 9 a vorgesehene Übernahme von Grundstücken braucht hier nichts gesagt zu werden, da sie in den allgemeinen Vorschriften dieses Gesetzes über die Entschädigung geregelt ist.

Zu § 16 (Besondere Pflichten im Interesse des Vorhabens)

Die Bestimmung findet ihr Vorbild in Regelungen des Landeswasserrechts.

Zu § 17 (Planfeststellungsverfahren)

Absatz 1

Das Planfeststellungsverfahren lehnt sich eng an Vorbilder des Landeswasserrechts an. Abgesehen von verfahrensrechtlichen Einzelheiten zeigt sich das besonders darin, daß, anders als nach dem Bundesfernstraßengesetz oder nach dem Bundesbahngesetz, Planprüfung und Planfeststellung derselben Behörde obliegen. Das entspricht bewährter Rechtstradition für Vorschriften über den Ausbau und Neubau von Gewässern. Auch die in Ausfüllung und Ergänzung des Wasserhaushaltsgesetzes ergangenen neuen Landeswassergesetze haben die Unterscheidung nicht eingeführt. Die Auswirkungen eines Gewässerausbaus oder -neubaus sind außerordentlich vielgestaltig, weitreichend und schwer zu übersehen, da die nachteiligen Einwirkungen der Baumaßnahmen auf Interessen und Rechte Dritter fast immer auf verwickelten technischen und hydrologischen Zusammenhängen beruhen. Es ist im wasserrechtlichen Verfahren eine Erfahrungstatsache, daß die Grundlagen einer gerechten Entscheidung gegenüber den Beteiligten dann am schnellsten und sichersten gefunden werden können, wenn die Behörde, die den Plan ausgearbeitet hat, bereits im Anhörungsverfahren mit den Beteiligten den Plan erörtert und dabei die ergänzenden schadenverhütenden Maßnahmen vorschlägt. Als Folge der Zusammenarbeit mit den Beteiligten ist diese Behörde erfahrungsgemäß auch am besten geeignet, den Plan endgültig festzustellen. Da die Planfeststellung der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung unterliegt, können Bedenken aus rechtsstaatlichen Erwägungen gegen diese Regelung nicht erhoben werden.

Die Anpassung des Gesetzes an die Vorschriften der Landeswassergesetze über das Planfeststellungsverfahren ist auch aus einem weiteren Grunde geboten. Neben dem in diesem Gesetz geregelten Ausbau steht ein Ausbau einer Bundeswasserstraße, der sie nicht als Verkehrsweg betrifft. Das dafür notwendige Verfahren ist von Landesbehörden nach Landeswasserrecht durchzuführen. In beiden Fällen sehen sich die Beteiligten Auswirkungen gegenüber, die von der Veränderung eines Gewässers ausgehen. Eine möglichst gleichmäßige rechtliche Behandlung ist daher angebracht.

Absatz 2

Wegen der Herstellung des Einvernehmens mit dem Land (Artikel 89 Abs. 3 GG) wird auf die Begründung zu § 14 Abs. 3 verwiesen.

Zu §§ 18 bis 20 (Versagung der Planfeststellung; Planfeststellungsbeschluß; Zustellung)

Die Vorschriften wurden aus den Gründen der Bemerkungen zu § 17 des Gesetzes dem Landeswasserrecht nachgebildet.

Der Planfeststellungsbeschluß ist, soweit § 20 nichts anderes bestimmt, nach dem Verwaltungszustellungsgesetz vom 3. Juli 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 379) in der Fassung des Gesetzes vom 21. Januar 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 17) zuzustellen.

Zu § 21 (Wirkung der Planfeststellung)

Absatz 1

Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfaßt alle Maßnahmen, die zu dem Vorhaben gehören. Nach § 46 des Gesetzes trägt die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes für die bundeseigenen Schiffahrtsanlagen und Schiffahrtszeichen sowie die bundeseigenen wasserbaulichen Anlagen ohnehin selbst die Verantwortung.

Absatz 3

Der Ausschluß privatrechtlicher Ansprüche durch die Planfeststellung hat sein Vorbild im Landeswasserrecht. Bundesrecht trifft eine entsprechende Regelung für den Verwaltungsakt der Bewilligung in § 11 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Zu § 22 (Nachträgliche Entscheidungen)

Die Vorschrift ist dem Landeswasserrecht nachgebildet.

Zu § 23 (Planänderung)

Die Vorschrift entspricht einem dringenden Bedürfnis der Praxis; sie soll unnötigen Verwaltungsaufwand vermeiden. Gleichwohl wird sie durch die in Satz 2 getroffene Feststellung, wann eine Änderung erheblich ist und eine neue Planfeststellung erfordert, den Belangen der Beteiligten gerecht. Darüber hinaus ist sichergestellt, daß auch eine unerhebliche Planänderung nicht ohne weiteres durchgeführt werden darf.

Abschnitt 6

Ordnungsvorschriften

Zu § 24 (Strompolizei)

Die in Artikel 74 Nr. 21 GG verankerte Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen umfaßt deren Erhaltung in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand und die damit zusammenhängenden Gegenstände (BVerfGE 15,1 [10]). Da die Ordnungsgewalt ein Annex des Sachgebiets ist, auf dem sie tätig wird, umfaßt die Zuständigkeit zur Gesetzgebung in einem Sachbereich auch die Regelung der Ordnungsgewalt (Polizeigewalt) in diesem Sachgebiet. Soweit der Bund ein Recht zur Gesetzgebung auf bestimmten Lebensgebieten hat, muß er daher auch das Recht haben, die polizeilichen Vorschriften für dieses Lebensgebiet zu erlassen (BVerfGE 3,407 [433]). Das vorliegende Gesetz behandelt daher, um keine Lücke in dem Rechtsgebiet der Verwaltung der Bundeswasserstraßen entstehen zu lassen, auch die in ihrem Rahmen durch Artikel 74 Nr. 21 GG vorgezeichnete Ordnungsgewalt. Es entspricht überkommener Rechtspraxis, dafür die Bezeichnung „Strompolizei" zu wählen. Der Begriff ist eindeutig von der „Schiffahrtspolizei" abgegrenzt, die nicht die Ordnungsgewalt für die Erhaltung des Verkehrsweges darstellt, sondern die Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Wasserstraßen zum Inhalt hat (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. Februar 1956 [Bundesgesetzbl. II S. 317]).

Absatz 3

Wegen möglicher Überschneidungen zwischen Aufgaben der Strompolizei und der Hafenaufsicht, die nicht dem Bund obliegt, erscheint es angebracht klarzustellen, daß die Hafenaufsicht durch die Bestimmungen dieses Gesetzes nicht eingeschränkt wird.

Zu §§ 25 bis 29 (Verantwortliche Personen; Inanspruchnahme nicht verantwortlicher Personen; Strompolizeiverordnungen; Strompolizeiliche Verfügungen; Verhältnismäßigkeit, Wahl der Mittel)

Die Vorschriften entsprechen herkömmlichen Grundsätzen des Polizeirechts. Ihre Aufnahme in das Gesetz war erforderlich, um zu vermeiden, daß Bundesbehörden bei der Erhaltung der Bundeswasserstraßen als Verkehrswege auf die lebhaft umstrittene Anwendung von Landesrecht oder auf Gewohnheitsrecht angewiesen sind. § 25 Abs. 2 begründet keine besondere strafrechtliche oder bußgeldrechtliche Verantwortlichkeit.

Zu § 30 (Besondere Befugnisse zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen)

Erfahrungsgemäß sind mit der Beseitigung von Schiffahrtshindernissen, besonders von Wracks in den Binnenwasserstraßen, häufig langwierige Aus-

einandersetzungen verbunden. Wegen der Größe der zu bergenden Objekte und der damit verbundenen erheblichen Kosten sind die für die Beseitigung Verantwortlichen oft nicht in der Lage oder nicht gewillt, die Bergung selbst durchzuführen. Hat deshalb die Verwaltung das Hindernis beseitigt, so ist aus tatsächlichen Gründen häufig nicht möglich, den Verantwortlichen zur Erstattung der aufgewendeten Kosten zu veranlassen. Die für die Beseitigung von Schiffahrtshindernissen geltenden Regelungen des Schiffahrtspolizeirechts ermöglichen der Verwaltung nicht, sich wegen der entstandenen Kosten aus den beseitigten Gegenständen zu befriedigen.

Für den Küstenbereich besteht im § 25 der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 (Reichsgesetzbl. S. 73), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juli 1924 (Reichsgesetzbl. I S. 667), eine gesetzliche Regelung, welche die Unzuträglichkeiten beseitigt, indem sie der Behörde zur Deckung ihrer Kosten den Zugriff auf die Wertsubstanz des Schiffahrtshindernisses gewährt. Dadurch werden zugleich die zur Bergung der Schiffahrtshindernisse Verantwortlichen veranlaßt, ihren Pflichten nachdrücklich Genüge zu leisten. Diese Vorschrift hat sich, vor allem im Interesse einer reibungslosen Abwicklung des Schiffsverkehrs, bewährt. Mit der gesteigerten Verkehrsdichte auf den Binnenwasserstraßen wird die Übernahme des in der Strandungsordnung enthaltenen Rechtsgedankens für den Binnenbereich unumgänglich. Allerdings erscheint nicht angebracht, den beseitigten Gegenstand nach dem Vorbild des § 25 der Strandungsordnung durch öffentlichen Verkauf zu verwerten. Der modernen Rechtsentwicklung folgend, sieht das Gesetz eine Zwangsvollstreckung im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens vor (§ 30 Abs. 5).

§ 30 regelt die Beseitigung von Schiffahrtshindernissen umfassend; die Vorschrift behandelt nicht nur die Kostendeckung aus den beseitigten Gegenständen, sondern auch die Voraussetzungen für die Beseitigung. Infolgedessen werden nachstehende schiffahrtspolizeiliche Bestimmungen, die gegenüber dem § 30 nur Teilregelungen bringen, vor Inkrafttreten des Gesetzes rechtzeitig aufgehoben: § 98 Abs. 2 der Donauschiffahrtspolizeiverordnung vom 28. September 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 663), § 96 Nr 3 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1137), § 97 Nr. 2 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1412) und § 97 Nr. 2 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung vom 19. Mai 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 585).

Da der Geltungsbereich der Strandungsordnung nicht nur Bundeswasserstraßen im Küstenbereich umfaßt, sondern auch andere nicht zu Bundeswasserstraßen gehörige Gewässer, läßt das Gesetz die Strandungsordnung unberührt. Somit wird eine unerwünschte Rechtszerplitterung im Küstenbereich vermieden.

Absatz 1

Die Behörde, die ein Schiffahrtshindernis beseitigt, muß nicht notwendig nach § 30 vorgehen. Sie kann den Weg des § 28 Abs. 3 einschlagen (vgl. aber die Bemerkungen zu Absatz 10).

Absatz 5

Der Vorrang des Anspruchs der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes auf Befriedigung aus dem Erlös vor allen anderen Rechten an dem Erlös entspricht der Rechtslage nach der Strandungsordnung. Dieser Vorrang besteht nicht, wenn ein Sondergesetz die zwangsweise Entziehung bestimmter Vermögenswerte untersagt (z. B. § 39 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes).

Absatz 10

Es bedurfte der Klarstellung, daß § 30 Spezialvorschrift zu § 28 Abs. 3 Satz 2 und 3 ist. Wenn die Behörde nach § 30 vorgeht, kann der Betroffene ordnungsrechtlich nicht zu den Kosten der Beseitigung herangezogen werden, die durch die Verwertung der beseitigten Gegenstände nicht gedeckt werden. Darin liegt ein Ausgleich für die im übrigen durch § 30 verschärfte Haftung des Verantwortlichen.

Zu § 31 (Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung)

Bundeswasserstraßen haben nicht nur die Aufgabe, Schiffahrtswege zu sein. Vor allem bei den natürlichen Bundeswasserstraßen ist die wasserwirtschaftliche Bedeutung hervorzuheben. Wasserwirtschaftliche Maßnahmen an Bundeswasserstraßen bedürfen zumeist einer wasserrechtlichen Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung, die von Landesbehörden nach dem Wasserhaushaltsgesetz und den dazu ergangenen Landesgesetzen erteilt wird. Die Zuständigkeit der Landesbehörden hat das Bundesverfassungsgericht in der Entscheidung über das Gesetz zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen bejaht. Zugleich hat das Bundesverfassungsgericht ausgesprochen, daß der Bund zuständig ist, im Rahmen der Erhaltung der Bundeswasserstraßen in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand und der damit zusammenhängenden Gegenstände alle gesetzgeberischen und verwaltungsmäßigen Maßnahmen zu treffen.

Benutzungen und Anlagen sind nicht nur unter dem Blickwinkel der wasserwirtschaftlichen Erfordernisse, sondern zugleich danach zu beurteilen, wie sie sich auf die Wasserstraße als Träger der Schiffahrt auswirken. Zum Beispiel kann eine Abwassereinleitung in eine künstliche Bundeswasserstraße diese verunreinigen, zugleich aber auch den Wasserstand soweit heben, daß die sichere Durchfahrt unter Brücken nicht mehr möglich ist. Die Verunreinigung zu verhindern, ist nach der Kompetenzverteilung, wie sie das Bundesverfassungsgericht festgestellt hat, Sache des Landes; die hoheitliche Verantwortung für das Bestehen der Mindestdurchfahrtshöhe hat der Bund. Bei der Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen durch Dritte haben daher Bund und Land tätig zu werden. Diese Tätigkeit ließe sich in verschiedener Weise gesetzlich regeln. Nur eine der Lösungen erweist sich als gangbar.

Denkbar ist, daß die Bundesbehörden als technische Fachbehörden handeln. Diese würden im Verwaltungsverfahren nach Landeswasserrecht den Landesbehörden fachtechnische Stellungnahmen abge-

ben, durch welche die von der Bundesverwaltung zu stellenden Anforderungen an die Bedingungen und Auflagen des Verwaltungsaktes, der die Benutzung der Wasserstraße gestattet, geltend gemacht werden. Diese Lösung mußte außer Betracht bleiben. Nach den Feststellungen des Bundesverfassungsgerichts ist der Bund bei der Verwaltung der Bundeswasserstraßen nicht auf die Wahrnehmung der Befugnisse eines Gewässereigentümers beschränkt; der Bund besitzt vielmehr mit Bezug auf die Wasserstraßen hoheitliche Verwaltungskompetenzen. Es wäre mit dem Verwaltungsauftrag in Artikel 89 GG nicht vereinbar, daß der Bund auf die hoheitliche Durchführung seiner Aufgaben verzichtete und es einer Landesbehörde überließe, die zum hoheitlichen Aufgabenbereich des Bundes gehörigen Verwaltungshandlungen vorzunehmen, die erforderlichen Verwaltungsakte zu erlassen und durchzusetzen.

Ferner bestand die Möglichkeit, die zur Benutzung einer Bundeswasserstraße erforderlichen Verwaltungsakte des Landes gesetzlich an das Einvernehmen des Bundes zu knüpfen. Die Zulässigkeit dieser Rechtsform der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern ist umstritten, zumal Artikel 89 Abs. 3 GG eine Regelung, die Verwaltungsakte des Landes an das Einvernehmen des Bundes knüpft, nicht decken würde, da dort nur der umgekehrte Fall, nämlich die Bindung des Bundes an das Einvernehmen des Landes, vorgesehen ist. Da die Inanspruchnahme von Bundeswasserstraßen durch Benutzungen oder Anlagen ein überaus häufiger Tatbestand ist, bei dem ein Schwerpunkt der Verwaltungstätigkeit der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes liegt, hat das Gesetz im Interesse seines klaren und eines verfassungsrechtlich einwandfreien Vollzuges davon abgesehen, die angedeutete Lösung zu wählen.

Ebenso kam nicht in Betracht, die Zuständigkeit für den zur Inanspruchnahme der Bundeswasserstraße erforderlichen Verwaltungsakt dem Bund oder dem Land zuzusprechen, je nachdem, ob die Aufgaben der Erhaltung der Wasserstraße als Verkehrsträger oder die Aufgaben der Wasserwirtschaft überwiegen. Dabei würde der Vielgestaltigkeit der Verhältnisse an den Bundeswasserstraßen nicht Rechnung getragen werden können. Da im Einzelfall außerordentlich schwer zu erkennen sein kann, welche Aufgabe überwiegt, könnten unerwünschte Meinungsverschiedenheiten über die Zuständigkeit auftreten. Auch würde es rechtsstaatlichen Anforderungen widersprechen, wenn der Antragsteller nicht einwandfrei erkennen könnte, an welche Behörde er sich zu wenden hat.

Übrig bleibt nach dem Gesagten nur die im vorliegenden Gesetz verfolgte Lösung. Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes erläßt danach einen eigenen Verwaltungsakt, die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung. Diese Genehmigung berücksichtigt nur die Erhaltung der Wasserstraßen als Verkehrsträger und die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (§ 31 Abs. 1 und 4). Sie läßt daher die landesbehördlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen zur Inanspruchnahme der Bundeswasserstraßen unberührt und steht neben ihnen (§ 31 Abs. 6). Es ist in der Verwaltungsrechtsordnung häufig zu finden, daß für ein Vorhaben mehrere öffentlich-rechtliche Gestattungen aus verschiedenen rechtlichen Gesichtspunkten nötig werden. Der Vorteil der gewählten Lösung liegt darin, daß eine klare Abgrenzung der Zuständigkeiten getroffen wird. Die Abgrenzung ist um so wichtiger, als es sich hier um Zuständigkeiten des Bundes und um Zuständigkeiten der Länder handelt.

Da die Entscheidungsbefugnis des Landes neben der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung unberührt bestehen bleibt, braucht — anders als bei der Planfeststellung — nicht bestimmt zu werden, daß die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung des Einvernehmens mit der zuständigen Landesbehörde bedarf. Dadurch, daß das Land einen besonderen Verwaltungsakt neben der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung, etwa eine Erlaubnis oder eine Bewilligung nach dem Wasserhaushaltsgesetz, zu erteilen hat, ist keine Inanspruchnahme einer Bundeswasserstraße gegen den Willen des beteiligten Landes denkbar. Umgekehrt ist diese Inanspruchnahme nur dann möglich, wenn Bund und Land sie übereinstimmend für zulässig erklären. Selbstverständlich hat der Bund bei der Versagung einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren.

Da eine Inanspruchnahme der Bundeswasserstraße nicht nur ihren für den Verkehr erforderlichen Zustand, sondern den Schiffsverkehr selbst unmittelbar beeinträchtigen kann, sind bei der Genehmigung auch schiffahrtspolizeiliche Belange (Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs) zu berücksichtigen, zumal das für die Bundeswasserstraßen geltende Verkehrsrecht eine schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nicht kennt. Daher spricht das Gesetz von einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung.

Absatz 1

Werden Anlagen durch eine Planfeststellung zugelassen, entfällt wegen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses das Erfordernis einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung.

Absatz 2

Die Genehmigung ist nach Absatz 1 nur dann nötig, wenn eine Beeinträchtigung des für die Schiffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten ist. Es liegt sowohl im Interesse des Unternehmers als auch der Verwaltung, daß ihr rechtzeitig die Möglichkeit gegeben wird zu prüfen, ob eine Genehmigung erteilt werden muß. Absatz 2 sieht daher eine Anzeigepflicht vor. Um möglichst schnell klare Verhältnisse zu schaffen, legt die Bestimmung dem Wasser- und Schiffahrtsamt auf, innerhalb eines Monats zu der Anzeige Stellung zu nehmen. Ergeht keine Stellungnahme, ist die Maßnahme ohne strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung zulässig. Wenn die beabsichtigte Maß-

nahme genehmigungspflichtig ist, soll aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung die Anzeige den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung ersetzen.

Maßnahmen an Seewasserstraßen, die deren Erhaltung als Verkehrswege oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen, sind üblicherweise von solchen Ausmaßen, daß sie der Verwaltung ohnehin bekannt sind. Eine Anzeigepflicht erscheint daher überflüssig.

Zu § 32 (Rücknahme und Widerruf der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung)

Absatz 1

Da die strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Verwaltungsakte ersetzt (§ 31 Abs. 6), können neben ihr andere Verwaltungsakte bestehen. Es kann sich zum Beispiel um eine widerrufliche Erlaubnis zu einer Wasserentnahme handeln oder um eine Bewilligung, die ein volles subjektives öffentliches Recht begründet. Wegen der verschiedenartigen Rechtsnatur dieser Gestattungen konnte das Gesetz für den Fall des Widerrufs der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung keine starre Entschädigungsregelung treffen. Ob Entschädigung zu leisten ist, richtet sich daher nach der Entschädigungspflicht bei dem Widerruf des neben der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung bestehenden Verwaltungsaktes. Diese Regelung schützt die Rechtsstellung der Gewässerbenutzer. Sie stellt sicher, daß zum Beispiel der Inhaber einer Bewilligung entschädigt wird ohne Rücksicht darauf, ob ihm die Ausübung der Bewilligung durch Widerruf der Bewilligung selbst oder der strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung unmöglich gemacht wird.

Zu § 33 (Besondere Pflichten im Interesse der Überwachung)

Absatz 1 und 2

Die Vorschriften entsprechen den für vergleichbare Tatbestände geschaffenen Regelungen des Landeswasserrechts. Die auf anderen gesetzlichen Bestimmungen beruhenden Überwachungsbefugnisse und -pflichten (z. B. § 38 Bundesbahngesetz) bleiben bestehen.

Absatz 3 und 4

Die Vorschriften dienen dem Schutz der Auskunftspflichtigen und entsprechen den Regelungen, die auch in anderen Gesetzen zu Auskunftsverpflichtungen getroffen worden sind.

Abschnitt 7

Besondere Aufgaben

Zu § 34 (Schiffahrtszeichen)

Absatz 1

Das Setzen und Betreiben von Schiffahrtszeichen für die Schiffahrt auf den Bundeswasserstraßen ist als Ausgestaltung dieser Schiffahrtswege eine Aufgabe des Bundes. Damit setzt der Bund die seit dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich geübte Praxis des Reiches fort. Rechtsvorschriften, die die Aufgabe dem Bund ausdrücklich zuweisen, fehlen. Das Gesetz schließt diese Lücke.

Absatz 2

In Anlehnung an das bereits auf Grund des Artikels 101 der Weimarer Reichsverfassung geübte Verfahren wird das Setzen und Betreiben von Schiffahrtszeichen für die Schiffahrt auf den Bundeswasserstraßen durch andere Rechtsträger als den Bund im Einzelfall von einer Genehmigung der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes abhängig gemacht, um eine zweckentsprechende Ausgestaltung der Schiffahrtswege zu gewährleisten. Die Genehmigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn Schiffahrtszeichen nach anderen rechtlichen Bestimmungen, z. B. zur Bezeichnung einer Gefahrenstelle nach schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, gesetzt werden müssen (vgl. § 34 Abs. 2 Satz 1).

Absatz 4

Zum Schutz der Schiffahrtszeichen ist zu verhindern, daß andere Einrichtungen und Anlagen mit den Schiffahrtszeichen verwechselt werden oder ihre Wirkung beeinträchtigen.

Die Bestimmung zum Schutz der Schiffahrtszeichen wird dadurch begrenzt, daß für den Straßen- und Schienenbahnverkehr ebenfalls Verkehrszeichen zu setzen sind. Bei dem gleichen Rang aller Verkehrsträger werden bei Überschneidungen der Verkehrszeichen des Straßen- und Schienenbahnverkehrs mit denen der Schiffahrt oder umgekehrt die Verkehrsträger über eine allen Bedürfnissen genügende Lösung verhandeln müssen.

Absatz 5

Durch die Verweisung auf § 7 Abs. 3 wird sichergestellt, daß Maßnahmen zum Setzen, zur Unterhaltung oder zum Betrieb von Schiffahrtszeichen keiner wasserrechtlichen Erlaubnis, Bewilligung oder Genehmigung bedürfen. Da das Setzen, die Unterhaltung oder der Betrieb von Schiffahrtszeichen das Betreten fremder Grundstücke nötig machen kann, ist erforderlich, die Duldungspflichten des § 16 auch hier vorzuschreiben.

Zu § 35 (Wasserstands- und Hochwassermeldedienst, Eisbekämpfung)

Die Bestimmung hält die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes an, die im einzelnen aufgezählten besonderen Aufgaben durchzuführen. Eine gesetzliche Verpflichtung der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung gegenüber Dritten kann nicht anerkannt werden, weil es zu uferlosen und kaum zu erfüllenden Rechtsansprüchen führen könnte. Ein Vorbehalt zugunsten besonderer Rechtsverpflichtungen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes, etwa auf Grund von Planfeststellungen, sorgt dafür, daß diese Verpflichtungen auch weiterhin bestehen bleiben.

Abschnitt 8

Entschädigung

Zu § 36 (Allgemeine Vorschriften über Entschädigung)

Absatz 1

Die Bestimmung erfaßt alle im Gesetz vorgesehenen Entschädigungsfälle. Die Entschädigungsregelung des § 20 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes wurde wegen Artikel 14 Abs. 3 Satz 2 GG näher ausgestaltet.

Absatz 2

Es entspricht § 20 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes, daß die Entschädigung grundsätzlich in Geld festzusetzen ist. Wenn die Möglichkeit, Schäden durch Auflagen zu verhüten oder auszugleichen, nicht gegeben war, soll im Entschädigungsverfahren ein Ausgleich durch Naturalleistungen offen bleiben. Jedoch ist dann die Zustimmung des Entschädigungsberechtigten erforderlich.

Absatz 3

Das Gesetz entspricht einem allgemeinen, auch in den Wassergesetzen wiederkehrenden Rechtsgedanken, wenn es dem Eigentümer in den genannten Fällen einräumt, daß der Entschädigungspflichtige das Grundstück erwirbt.

Zu §§ 37 bis 39 (Einigung, Festsetzungsbescheid; Vollstreckung; Rechtsweg)

Die Vorschriften entsprechen in ihren wesentlichen Punkten den Bestimmungen über das Entschädigungsverfahren in verschiedenen Landeswassergesetzen (vgl. beispielsweise § 112 des Wassergesetzes für Baden-Württemberg vom 25. Februar 1960 — Gesetzblatt für Baden-Württemberg S. 17 — und §§ 115 bis 117 des Wassergesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 22. Mai 1962 — Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen S. 235 —).

Die ordentlichen Gerichte entscheiden über die Höhe der Entschädigung, die Gerichte der Verwaltungsgerichtsbarkeit über die Frage der Rechtmäßigkeit der die Entschädigungspflicht auslösenden Maßnahme.

Zu § 39 Abs. 3 Satz 3

Die von der allgemeinen Kostenregelung nach der Zivilprozeßordnung abweichende Vorschrift entspricht der Billigkeit, da es dem Entschädigungsberechtigten nicht zuzumuten ist, für eine fehlerhafte Entscheidung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion, die die Entschädigung festgesetzt hat (vgl. § 37), einzutreten. Gleiche Regelungen bringen auch die obengenannten Landeswassergesetze.

Abschnitt 9

Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen

Zu §§ 40 und 41 (Kosten der Herstellung von Kreuzungsanlagen; Unterhaltung der Kreuzungsanlagen)

Unter Kreuzungen nach diesem Gesetz werden nur Kreuzungen der Bundeswasserstraßen mit den in § 40 Abs. 6 aufgezählten Verkehrswegen verstanden. Die §§ 40 und 41 folgen überwiegend dem Veranlassungsprinzip. Danach hat der Beteiligte, der eine Maßnahme veranlaßt, die dadurch entstehenden Kosten zu tragen. Die Vorschriften sind dem Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen vom 14. August 1963 (Bundesgesetzbl. I S. 681) nachgebildet.

Zu § 42 (Durchfahrten unter Brücken im Zuge öffentlicher Verkehrswege)

Absatz 1 und 2

Die Bezeichnung der Brückendurchfahrten ist zwar ein Teil der Verpflichtung zur Errichtung und Unterhaltung der Brücken. Doch erscheint es geboten, die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes in die Unterhaltung dieser Einrichtungen einzuschalten, damit die im Interesse des Schiffahrtsweges erforderlichen Maßnahmen einheitlich getroffen werden. Die Rechtsgrundlage dafür wird in Absatz 2 in Anlehnung an die bisherige Verwaltungspraxis geschaffen.

Absatz 3

Es erscheint sachlich nicht gerechtfertigt, dem Brückenunterhaltungspflichtigen die Kosten der nachträglichen Herstellung von Einrichtungen auch dann aufzuerlegen, wenn die Herstellung nicht aus den vom Brückenunterhaltungspflichtigen im allgemeinen zu vertretenden Rücksichten notwendig ist, sondern nur durch das Verkehrsinteresse auf den Bundeswasserstraßen verursacht wird. Es gilt also auch hier das Veranlassungsprinzip.

Absatz 6

Es handelt sich um eine mandatsweise Ausführung von Aufgaben, die durch die besonderen Verhältnisse einer Brücke gerechtfertigt ist.

Abschnitt 10

Durchführung des Gesetzes

Zu § 43 (Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen)

Für die Reichswasserstraßen war die Enteignungsbefugnis des Reiches in Artikel 97 Abs. 5 der Weimarer Reichsverfassung angesprochen und zuletzt durch Artikel 2 des Kapitels XVIII der Verordnung des Reichspräsidenten über Maßnahmen auf dem Gebiete der Finanzen, der Wirtschaft und der Rechtspflege vom 18. März 1933 (Reichsgesetzblatt I S. 109, 122) im einzelnen geregelt worden. Auf Grund dieser Verordnung in Verbindung mit Artikel 129 Abs. 1 Satz 1 GG hat die Bundesregierung bereits mehrfach die Enteignung für Zwecke der Bundeswasserstraßen für zulässig erklärt, vgl. die Bekanntmachung über Enteignungen für Zwecke der Bundeswasserstraßen vom 23. Januar 1953 (Bundesgesetzbl. II S. 25), vom 10. November 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1050), vom 4. Mai 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 561), vom 8. Mai 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 561), vom 12. Juni 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 499), vom 15. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 708), vom 22. August 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 1276), vom 20. Februar 1963 (Bundesgesetzbl. II S. 155) und vom 5. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 127).

Die bisherige Regelung geht davon aus, daß die Zulässigkeit der Enteignung in jedem Fall ausgesprochen werden muß. Diese Regelung war jedoch nur solange zweckmäßig, als ein einheitliches Wasserstraßenrecht, aus dem eine sachgemäße Begrenzung der Enteignungsbefugnis entnommen werden konnte, nicht bestand. Nachdem das vorliegende Gesetz eine geeignete Grundlage für eine solche Beschränkung schafft, besteht kein Anlaß mehr, an dem bisherigen Verfahren, die Enteignung in jedem Einzelfall für zulässig zu erklären, noch festzuhalten. Dieser Forderung entspricht § 43 des Gesetzes und folgt damit der Regelung in § 19 Abs. 1 Satz 3 des Bundesfernstraßengesetzes.

Zu § 44 (Zuständigkeiten)

Absatz 3

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde und die Bundesanstalt für Wasserbau sind durch § 2 Buchstabe a Nrn. 26 und 27 der Verordnung zur Auflösung und Überführung von Verwaltungseinrichtungen der Verkehrsverwaltung im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und in den Ländern Baden, Rheinland-Pfalz und Württemberg-Hohenzollern vom 6. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 826) in die Verwaltung des Bundes übergeführt worden. Im Hinblick auf die fischereilichen Belange an den Bundeswasserstraßen erscheint es angebracht, hier auch die Bundesforschungsanstalt für Fischerei anzuführen.

Absatz 4

Die rechtliche Selbständigkeit der bundesbahneigenen Häfen (z. B. Fährhafen Puttgarden im Zuge der „Vogelfluglinie") wird nicht berührt.

Zu § 45 (Rechtsverordnungen)

Absatz 1

Nummer 1

Der Betrieb der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen macht vielfach Regelungen nötig, die auf die Verhältnisse der einzelnen Bundeswasserstraße abgestellt werden müssen. Dabei handelt es sich zum Beispiel um die Festlegung der Schleusenbetriebszeiten oder um Bestimmungen über den Betrieb von Schiffshebewerken sowie von Schutz- und Sicherheitshäfen. Wegen der räumlich beschränkten Geltung dieser Regelungen ist ihre Aufnahme in das Gesetz unzweckmäßig, zumal die sich häufig ändernden Verhältnisse eines Verkehrsweges zu berücksichtigen sind. Daher sieht das Gesetz eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über die Regelung des Betriebs der bundeseigenen Schiffahrtsanlagen vor.

Nummer 2

Die bundeseigenen Talsperren und Speicherbekken dienen der Speisung der Bundeswasserstraßen im Schiffahrtsinteresse. Das Befahren dieser Talsperren und Speicherbecken ist an die Möglichkeiten gebunden, die ihr Betrieb und ihre Eigenart als künstlicher Wasserspeicher zulassen. Daher ist vorgesehen, daß das grundsätzlich unzulässige Befahren der bundeseigenen Talsperren und Speicherbecken (§ 5) nach den jeweiligen Erfordernissen durch Rechtsverordnung zugelassen werden kann.

Nummer 3

Die Ausübung des Gemeingebrauchs an Bundeswasserstraßen (z. B. das Baden) ist vielfach von Einfluß auf die Wasserstraße als Verkehrsweg. Der Gemeingebrauch muß daher zur Erhaltung der Bundeswasserstraße in einem für die Schiffahrt erforderlichen Zustand geregelt, beschränkt oder untersagt werden können. Auch für dieses Sachgebiet wird die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen vorgesehen, damit die örtlichen und wechselnden Umstände berücksichtigt werden können.

Zu § 46 (Anforderungen der Sicherheit und Ordnung)

Die Bestimmung entspricht § 38 des Bundesbahngesetzes und § 4 des Bundesfernstraßengesetzes.

Abschnitt 11

Straf- und Bußgeldvorschriften, Schlußvorschriften

Zu § 47 (Verletzung der Geheimhaltungspflicht)

Durch § 33 erhalten die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes Auskunftsrechte. Um die Auskunftspflichtigen vor Nachteilen zu schützen, stellt § 47 die unbefugte Offenbarung und Verwertung fremder Geheimnisse, besonders von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen, unter Strafe.

Zu § 48 (Ordnungswidrigkeiten)

Die Höhen der Geldbußen sind den Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes angepaßt.

Zu § 49 (Handeln für einen anderen)

Die Vorschrift stellt klar, daß die bußgeldrechtliche Verantwortung auch die natürlichen Personen trifft, die als gesetzlicher Vertreter einer juristischen Person oder einer anderen natürlichen Person oder als vertretungsberechtigter Gesellschafter einer Personengesellschaft des Handelsrechts handeln. Absatz 2 trifft die entsprechende Regelung für sogenannte gewillkürte Vertreter, die eine bestimmte Selbständigkeit besitzen.

Zu § 50 (Verletzung der Aufsichtspflicht)

Die Vorschrift entspricht — ebenso wie § 49 — vergleichbaren Bestimmungen anderer Gesetze der letzten Jahre. Sie ist für die Fälle erforderlich, in denen die Aufsichtspflicht verletzt worden ist, ohne daß ein in § 48 mit Geldstrafe bedrohtes Tun oder Unterlassen des Inhabers oder Leiters eines Unternehmens (oder des vertretungsberechtigten Organs bei juristischen Personen) vorliegt.

Zu § 51 (Verjährung)

Die in § 14 Satz 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmte sechsmonatige Frist reicht für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 48 nicht aus, weil diese bei den besonderen Ver-

hältnissen einer Wasserstraße vielfach erst nach längerer Zeit durch die strom- und schiffahrtspolizeiliche Überwachung bekannt werden. Die gleiche Verjährungsfrist findet sich in § 41 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Zu § 54 (Überleitungsbestimmungen)

Absatz 3

Den aufgeführten Aktiengesellschaften ist durch Verträge, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes abgeschlossen sind, die Ausführung des Ausbaus oder Neubaus von Bundeswasserstraßen oder deren Teilstrecken übertragen worden. Im Interesse einer stetigen Fortführung der Arbeiten dieser Gesellschaften kann auf eine erneute Übertragung nach § 12 Abs. 5 des Gesetzes verzichtet werden.

Zu § 55 (Außer Kraft tretende Vorschriften)

Infolge der Neuordnung, die mit dem vorliegenden Gesetz verbunden ist, ist für bundes- und landesrechtliche Vorschriften gleichlautenden oder entgegenstehenden Inhalts kein Raum mehr.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

I.

1. Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

   „Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

   Begründung

   Der Entwurf bedarf der Zustimmung des Bundesrates, weil in mehreren Vorschriften (§ 13 Abs. 1 und § 14 Abs. 2 und 3) die Landesregierung ermächtigt wird, die zuständigen Behörden zu bestimmen. Mit einer solchen Vorschrift nimmt der Bund eine Kompetenz zur Regelung der Zuständigkeiten der Landesbehörden nach Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes für sich in Anspruch, wenn er auch die Ermächtigung auf die Landesregierung weiter überträgt. Durch eine derartige Ermächtigung an die Landesregierung wird eine nach Landesrecht gegebene andere Zuständigkeit ausgeschlossen.

   Die Zustimmungsbedürftigkeit ergibt sich auch daraus, daß Gesetze, denen der Bundesrat zugestimmt hat (das Raumordnungsgesetz und das Bundesbaugesetz), nach dem Vorschlag des Bundesrates ausdrücklich geändert werden.

2. **Zu § 1**

   a) In Absatz 1 Nr. 1 ist der zweite Halbsatz wie folgt zu fassen:

      „; als solche gelten die in der Anlage zum Gesetz aufgeführten Wasserstraßen."

      Begründung

      Klarstellung, daß der Aufnahme in die Anlage konstitutive Bedeutung zukommt.

   b) Folgender neuer Absatz 2 ist einzufügen, der jetzige Absatz 2 wird Absatz 3:

      „(2) Seewasserstraßen sind die betonnten und gebaggerten Schiffahrtswege zwischen der Küstenlinie bei mittlerem Hochwasser oder der seewärtigen Begrenzung der Binnenwasserstraßen und der seewärtigen Begrenzung des Küstenmeers."

      Begründung

      In § 1 Abs. 1 Nr. 2 wird der Begriff „Seewasserstraßen" nicht definiert. Zwischen dem Bund und den Küstenländern besteht darüber Streit, ob unter diesen Begriff auch die Küstengewässer oder nur die betonnten und gebaggerten Schiffahrtswege fallen. Die Entscheidung dieser Streitfrage hat für die Länder erhebliche Bedeutung für die Fragen der Zuständigkeitsabgrenzung und der Eigentumsverhältnisse, deren Klärung wegen der Erdölgewinnung und Erdgasförderung im Wattenmeer besondere Aktualität besitzt.

      Im Interesse der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit ist zur Beendigung des Kompetenzstreites erforderlich, den räumlichen Umfang der Seewasserstraßen gesetzlich zu definieren. Die Klärung dieser Rechtsfrage wurde bereits vergeblich im Gesetzgebungsverfahren zum Erlaß des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiete der Seeschiffahrt versucht und übereinstimmend dem Gesetzgebungsverfahren zu diesem Gesetz vorbehalten.

3. **Zu § 2**

   a) In Absatz 1 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

      „Soll ein Gewässer Bundeswasserstraße werden oder soll ein Gewässer die Eigenschaft als Bundeswasserstraße verlieren, bedarf es einer Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Land und dem bisherigen oder dem künftigen Eigentümer."

   b) Absatz 2 ist zu streichen.

   c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2 und erhält folgende Fassung:

      „(2) In Rechtsvorschriften nach Absatz 1 ist die Anlage zum Gesetz zu ändern."

      Begründung

      Ein Gewässer, das im Eigentum des Bundes steht, aber nicht Bundeswasserstraße ist, unterliegt voll der Landeshoheit. Die Befugnisse der Bundesbehörden nach dem Wasserstraßengesetz treten erst mit der Erklärung zur Bundeswasserstraße ein. Die Bestandsänderung bedingt deshalb einen Eingriff in die Landeshoheit und bedarf daher einer Vereinbarung mit dem betroffenen Land. Deswegen erschien es nicht gerechtfertigt, den in Absatz 2 behandelten Fall abweichend zu regeln. Daher konnte in Absatz 1 die Bezugnahme auf das Eigentum gestrichen werden.

4. **Zu § 5**

   Satz 2 ist zu streichen.

   Begründung

   Das Befahren von nichtschiffbaren Gewässern mit kleinen Fahrzeugen mit bzw. ohne eigene Triebkraft gehört zum Gemeingebrauch, dessen materiell-rechtliche Ausgestaltung und Regelung den Ländern nach § 23 des Wasserhaushaltsgesetzes überlassen ist.

5. **Zu § 6**

   a) Absatz 1 ist zu streichen.

      Begründung

      Die Vorschrift ist überflüssig, weil der Begriff „Gemeingebrauch" in dem Wasserhaushaltsgesetz und in den Landeswassergesetzen hinreichend bestimmt ist.

b) Die Eingangsworte des Absatzes 2 sind wie folgt zu fassen:

„Durch Rechtsverordnung nach § 45 Abs. 1 Nr. 2 ......"

Begründung

Folge der Änderung des § 45 Buchstabe a.

6. **Zu § 7**

Absatz 3 ist zu streichen.

Begründung

Die Frage der Bewilligungs- und Erlaubnisfreiheit von Maßnahmen, die der Unterhaltung dienen, ist in § 3 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes geregelt. Für Seewasserstraßen ist die Regelung überflüssig, weil für sie das Wasserhaushaltsgesetz nicht gilt. Es erscheint nicht gerechtfertigt, die Errichtung und den Betrieb bundeseigener Schiffahrtsanlagen von den allgemeinen wasserrechtlichen Vorschriften auszunehmen.

7. **Zu § 8**

a) In Absatz 4 sind die Worte „durch die Schiffahrt" zu streichen.

Begründung

Nach Artikel 89 des Grundgesetzes hat der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraßen diese Gewässer zu verwalten (unterhalten). Zu dieser Unterhaltung ist er schlechthin verpflichtet, er kann sie deshalb nicht beschränken auf Schäden, die durch die Schiffahrt bedingt sind, er unterliegt vielmehr der umfassenden Zustandshaftung des Eigentümers.

b) Nach Absatz 6 ist folgender neuer Absatz 7 anzufügen:

„(7) Die Bestimmungen des Deichrechts bleiben unberührt."

Begründung

Nach dem Niedersächsischen Deichgesetz bestehen besondere Unterhaltungspflichten. Diesen Verpflichtungen kann sich der Bund nicht einseitig entziehen.

8. **Zu § 12**

Absatz 6 ist zu streichen.

Begründung

Die Frage der Bewilligungs- und Erlaubnisfreiheit von Maßnahmen, die dem Ausbau dienen, ist in § 3 Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes geregelt. Für Seewasserstraßen ist die Regelung überflüssig, weil für sie das Wasserhaushaltsgesetz nicht gilt.

9. **Zu § 14**

a) In Absatz 2 Satz 1 sind nach dem Wort „Gemeinden" die Worte „und Gemeindeverbände" und in Satz 4 nach den Worten „Gemeinden und" die Worte „Gemeindeverbänden sowie" einzufügen.

Begründung

Es erscheint erforderlich, daß auch die anliegenden Gemeindeverbände vor dem Erlaß einer vorläufigen Anordnung gehört werden. Nach § 17 Abs. 2 des Entwurfs sieht das Planfeststellungsverfahren die Anhörung der Gemeindeverbände vor.

b) Am Schluß des Absatzes 2 ist folgender Satz anzufügen:

„Der Betroffene ist zu entschädigen, soweit ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird."

Begründung

Es erscheint gerechtfertigt, dem Betroffenen neben dem Anspruch auf Wiederherstellung des früheren Zustandes auch ein Recht auf Entschädigung einzuräumen, wenn ihm ein Schaden entstanden ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen werden kann.

c) An Absatz 3 ist folgender Satz anzufügen:

„Im übrigen gilt § 8 Abs. 2 Satz 2 entsprechend."

Begründung

Es ist geboten, auch bei dem Ausbau die Belange der Fischerei zu berücksichtigen.

10. **Zu § 17**

In Absatz 5 ist folgender Satz anzufügen:

„Die Planfeststellungsbehörde kann von Amts wegen einen Bevollmächtigten bestellen

1. für Miteigentümer oder gemeinschaftliche Eigentümer, sofern sie der Aufforderung, einen gemeinsamen Bevollmächtigten zu bestellen, innerhalb der ihnen gesetzten Frist nicht nachkommen;
2. bei herrenlosen Grundstücken zur Wahrnehmung der sich aus dem Eigentum ergebenden Rechte und Pflichten."

Begründung

Anpassung an entsprechende Vorschriften verschiedener Landeswassergesetze im Interesse einer Erleichterung des Verfahrens.

11. **Zu § 18**

In Nummer 2 ist nach den Worten „nachteilige Wirkung auf das Recht eines anderen" der Halbsatz „oder der in § 19 Abs. 5 bezeichneten Art" einzufügen.

Begründung

Die Vorschriften der §§ 18 und 19 sind dem Landeswasserrecht nachgebildet. Dort werden nicht

nur Rechte, sondern auch Interessen geschützt. Diese sind daher auch in § 18 Nr. 2 mit aufzuführen.

12. **Zu § 19**

a) In Absatz 5 sind die Worte „Sätze 1 bis 3" und „erhebliche und nicht nur vorübergehende" zu streichen.

Begründung

Die hier genannten rechtlich geschützten Interessen sind den in Absatz 3 genannten Rechten gleichzubehandeln. Es ist kein Grund einzusehen, daß solche Interessen nur dann berücksichtigt werden sollen, wenn sie erhebliche und nicht nur vorübergehende Nachteile erwarten lassen.

b) An Absatz 6 Satz 1 ist folgender Satzteil anzufügen:

", wenn nicht im Planfeststellungsbeschluß etwas anderes bestimmt wird."

Begründung

Es erscheint erforderlich, die Möglichkeit offen zu halten, daß die Planfeststellungsbehörde eine abweichende Regelung trifft.

13. **Zu § 20**

a) In Absatz 1 Satz 2 sind nach dem Wort „Gemeinden" die Worte „und Gemeindeverbänden" einzufügen.

Begründung

Nach § 17 Abs. 2 soll im Planfeststellungsverfahren auch die Stellungnahme der betroffenen Gemeindeverbände eingeholt werden. Dem entspricht es, daß die Gemeindeverbände auch vom Planfeststellungsbeschluß unterrichtet werden.

b) Im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens sollte geprüft werden, ob nicht für § 20 Abs. 2 eine den rechtsstaatlichen Erfordernissen besser entsprechende Regelung möglich ist, z. B. durch Erweiterung des Anwendungsbereichs des § 22.

14. **Zu § 21**

a) Absatz 1 ist zu streichen.

Begründung

Die umfassende Ersetzung aller öffentlichrechtlichen Bewilligungen, Genehmigungen und Zustimmungen, wie sie in § 21 Abs. 1 des Gesetzentwurfs vorgesehen ist, erscheint nicht zulässig. Eine eindeutige Zuständigkeit des Bundesgesetzgebers für die Bestimmung einer solchen Ersetzung ist nur für solche Bewilligungen, Erlaubnisse, Genehmigungen und Zustimmungen gegeben, die von Bundesbehörden nach bundesrechtlichen Vorschriften zu erteilen sind.

b) Im Interesse einer möglichst weitgehenden Wirkung der Planfeststellung sollte indessen im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens geprüft werden, inwieweit verfassungsrechtlich zulässig auch noch andere Bewilligungen, Erlaubnisse, Genehmigungen und Zustimmungen durch die Planfeststellung ersetzt werden können. Dabei wird zu berücksichtigen sein, daß Bewilligungen im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes ihrem Wesen nach nicht im Wege der Planfeststellung erteilt werden können, weil dieses Verfahren nicht dazu bestimmt ist, private Rechte zu begründen.

15. **Zu § 24**

a) Absatz 2

Der Bundesrat hält es für erforderlich, die Einschränkungen der Grundrechte des Artikels 2 Abs. 2 und des Artikels 13 Abs. 1 des Grundgesetzes, die nach dem Gesetz zulässig sein sollen, im Gesetz selbst nach Voraussetzung und Ausmaß im einzelnen zu regeln.

b) Absatz 3 ist wie folgt zu fassen:

„(3) Die Hafenaufsicht (Hafenpolizei) bleibt unberührt."

Begründung

Die Ergänzung ist wegen des unterschiedlichen Sprachgebrauchs in den Ländern erforderlich.

16. **Zu § 26**

In Absatz 1 ist Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Zur Abwehr einer unmittelbar bevorstehenden Gefahr oder zur Beseitigung einer bereits eingetretenen Störung können die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes strompolizeiliche Maßnahmen auch gegen andere als die in § 25 bezeichneten Personen treffen und sie besonders zur Hilfeleistung anhalten, wenn

a) nach § 25 verantwortliche Personen nicht in Anspruch genommen werden können,

b) Maßnahmen durch die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes selbst oder durch beauftragte Dritte nicht möglich oder ausreichend sind und

c) die heranzuziehenden Personen ohne erhebliche eigene Gefahr oder Verletzung überwiegender anderweitiger Verpflichtungen in Anspruch genommen werden können."

Begründung

§ 26 Abs. 1 Satz 1 ist in seiner jetzigen Fassung zu weitgehend. Diese den polizeilichen Notstand regelnde Vorschrift kann nur in ganz besonders gelagerten Ausnahmefällen angewendet werden. Insbesondere muß die zuständige Behörde zunächst einmal mit eigenen Mitteln oder durch beauftragte Dritte im Wege der Ersatzvornahme tätig werden. Erst wenn diese Mittel versagen, darf eine Inanspruchnahme unbeteiligter Dritter

zulässig sein, sofern das ohne erhebliche eigene Gefahr oder Verletzung überwiegender anderweitiger Verpflichtungen für die heranzuziehenden Personen möglich ist. Diese Voraussetzungen sind in allen Polizeigesetzen der Länder enthalten. Sie sollten daher im Interesse einer einheitlichen Regelung auch in den vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommen werden.

17. **Zu § 29**

In Absatz 2 Satz 1 sind die Worte „angedrohten oder festgesetzten" durch das Wort „bestimmten" zu ersetzen.

Begründung

Die Mittel, mit denen die Pflichtigen die Gefahren zu beseitigen haben, werden in den polizeilichen Verfügungen „bestimmt". „Angedroht" oder „festgesetzt" werden die Zwangsmittel, die der Durchsetzung des behördlichen Verlangens dienen. Diese sind jedoch nicht auswechselbar, d. h. hierfür kann der Pflichtige kein anderes (Zwangs-) Mittel anbieten.

18. **Zu § 31**

In Absatz 4 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung

Die Befristung ist dem § 8 Abs. 5 WHG angepaßt. Dabei wird aber der grundlegende Unterschied verkannt, der zwischen der dem Sondernutzungsrecht angehörenden Bewilligung und der dem Ordnungsrecht zuzurechnenden „strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung" besteht. Das Sondernutzungsrecht muß auf die natürlichen wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten Rücksicht nehmen, die nach dem heutigen Erkenntnisstand keinesfalls auf eine längere Zeit als 30 Jahre vorausschaubar sind. Die ordnungsrechtliche Genehmigung hat den Zweck, Beeinträchtigungen des für die Schiffahrt erforderlichen Zustands und der Sicherheit und Leichtigkeit der Schiffahrt zu vermeiden oder auszugleichen (§ 51 Abs. 1, Abs. 4 Satz 1, Abs. 5 WaStrG). Dazu bedarf es keiner Befristung. Für einen späteren Ausbau der Bundeswasserstraße ist eine Planfeststellung erforderlich, in der über die Beseitigungs- und Anpassungsmaßnahmen mit zu entscheiden ist. Die Befristung würde damit lediglich fiskalischen Interessen des Bundes zu Lasten der Anliegergemeinden und des Landes dienen. Da sie in die den Ländern vorbehaltene Landeskultur und Wasserwirtschaft eingreift, kann sie auch gegen Artikel 89 Abs. 3 GG verstoßen.

19. **Zu § 32**

Die Absätze 2 und 3 sind wie folgt zu fassen:

„(2) Das Wasser- und Schiffahrtsamt kann die Genehmigung ohne Entschädigung ganz oder teilweise zurücknehmen, wenn der Unternehmer sie durch arglistige Täuschung, Drohung oder Bestechung erwirkt hat.

(3) Das Wasser- und Schiffahrtsamt kann die Genehmigung ferner ohne Entschädigung widerrufen, wenn der Unternehmer

1. die Genehmigung auf Grund von Unterlagen erhalten hat, die in wesentlicher Beziehung unrichtig oder unvollständig waren;
2. den Zweck der Maßnahme so geändert hat, daß er mit den Antragsunterlagen nicht mehr übereinstimmt;
3. trotz einer mit der Androhung des Widerrufs verbundenen Warnung innerhalb einer ihm gesetzten Frist Auflagen nicht erfüllt oder die Benutzung über den Rahmen der Genehmigung erheblich ausgedehnt hat;
4. ..... (folgt bisherige Nummer 2)."

Begründung

Absatz 2 Nr. 1 der Fassung des Gesetzentwurfs kann sowohl den Fall der Rücknahme als auch den des Widerrufs umfassen. Führen unrichtige Angaben zur Erteilung einer objektiv rechtswidrigen Genehmigung, so kann dieser Fall in Absatz 2 als Rücknahme geregelt werden. Bleibt es dagegen bei einer schlichten Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit von Angaben, ohne daß dadurch die Genehmigung objektiv rechtswidrig wird, kann die einmal erteilte Genehmigung nur widerrufen werden; dieser Fall ist mithin in Absatz 3 zu regeln.

Ist eine Genehmigung unter (auflösenden oder aufschiebenden) Bedingungen erteilt worden, so hängt die Genehmigung vom Eintritt der Bedingung ab. Tritt mithin eine aufschiebende Bedingung nicht ein oder tritt eine auflösende Bedingung ein, so ist die Genehmigung ipso jure hinfällig; eines Widerrufs als Ausübung eines Gestaltungsrechts dieser Genehmigung bedarf es mithin nicht.

20. **Zu § 35**

a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

„Wasserstands- und Hochwassermeldedienst, Eisbekämpfung und Feuerschutz"

b) Die bisherige Fassung wird Absatz 1; in Absatz 1 sind nach den Worten „Wasserstands- und Hochwassermeldedienst" die Worte „im Benehmen mit den Ländern" einzufügen.

c) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

„(2) Soweit Brände auf Bundeswasserstraßen den Verkehr behindern können, ist der Bund zur Unterhaltung des Feuerschutzes nach Maßgabe einer mit den Bundesländern zu schließenden Vereinbarung zuständig."

Begründung

Aus Artikel 89 des Grundgesetzes folgt auch eine Verpflichtung des Bundes, für den Feuerschutz auf Bundeswasserstraßen zu sorgen, zumindest soweit, als der Verkehr durch Brände behindert werden könnte. Im übrigen ist die

Einfügung in Absatz 1 geboten wegen des engen Zusammenhangs mit den Aufgaben des Hochwasserschutzes, die den Ländern obliegen.

21. **Zu § 37**

Absatz 2 Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

„Er ist zu begründen und den Beteiligten mit einer Belehrung über den Rechtsweg (§ 39) zuzustellen; § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend."

Begründung

Die Belehrung sollte umfassend über den in § 39 vorgesehenen Rechtsweg erfolgen. Die Verweisung auf § 58 der Verwaltungsgerichtsordnung ist eine notwendige Ergänzung, da es in dem Entwurf an einer entsprechenden Vorschrift fehlt.

22. **Zu § 38**

Absatz 4 ist zu streichen.

Begründung

Die Zwangsvollstreckung soll sich grundsätzlich nach den Vorschriften der Zivilprozeßordnung richten (vgl. § 38 Abs. 1). Es ist deshalb nicht erforderlich, ausdrücklich zu bestimmen, daß § 882a der Zivilprozeßordnung unberührt bleibt.

23. **Zu § 39**

a) In Absatz 1 Satz 1 sind die Eingangsworte wie folgt zu fassen:

„Wegen der Festsetzung der Entschädigung ..."

b) In Absatz 1 Satz 1 sind die Worte „zwei Monaten" durch die Worte „drei Monaten" zu ersetzen.

Begründung zu b)

Eine Klagefrist von nur zwei Monaten ist bei der Kompliziertheit der Materie zu kurz. Die entsprechenden Bestimmungen der Landeswassergesetze (z. B. § 110 I Satz 1 des hessischen Wassergesetzes und § 49 I des niedersächsischen Wassergesetzes) enthalten ebenfalls eine Dreimonatsfrist.

c) Absatz 3 Sätze 1 und 2 sind wie folgt zu fassen:

„Die Klage gegen den Entschädigungspflichtigen wegen der Entschädigung in Geld ist auf Zahlung des verlangten Betrages oder Mehrbetrages zu richten. Die Klage gegen den Entschädigungsberechtigten ist darauf zu richten, daß die Entschädigung unter Aufhebung oder Abänderung des Bescheides anders festgesetzt wird."

Begründung zu a) und c)

Klarstellung, daß die Klage nicht gegen die Festsetzungsbehörde zu richten ist, sondern entweder gegen den Entschädigungspflichtigen oder gegen den Entschädigungsberechtigten.

d) In Absatz 3 Satz 3 sind die Worte „in jedem Falle" zu streichen.

Begründung

Die zur Streichung vorgeschlagenen Worte sind neben den Worten „ohne Rücksicht auf den Ausgang des Rechtsstreites" entbehrlich.

e) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob es gerechtfertigt ist, daß bei einer Klage des Entschädigungspflichtigen die Kosten des ersten Rechtszuges ausnahmslos diesem auferlegt werden.

24. Abschnitt 9 „Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen" beginnt mit folgendem neuen § 39a:

„§ 39a

Duldungspflicht

(1) Erfordert die Linienführung einer neu zu bauenden Bundeswasserstraße oder eines anderen neuen öffentlichen Verkehrsweges eine Kreuzung, so hat der andere Beteiligte die Kreuzungsanlage zu dulden. Seine verkehrlichen und betrieblichen Belange sind angemessen zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die Änderung bestehender Kreuzungsanlagen.

(2) Öffentliche Verkehrswege sind

1. die Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie die Eisenbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn die Betriebsmittel auf Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs übergehen können (Anschlußbahnen), und ferner die den Anschlußbahnen gleichgestellten Eisenbahnen,
2. die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze,
3. die öffentlichen Straßenbahnen auf besonderen Bahnkörpern."

Begründung

Absatz 1 ist § 4 Eisenbahnkreuzungsgesetz angepaßt. Absatz 2 entspricht dem bisherigen Absatz 6 des § 40.

25. **Zu § 40**

a) Folgender neuer Absatz 3 ist einzufügen:

„(3) Die Kostenpflicht beschränkt sich in den Fällen der Absätze 1 und 2 auf diejenigen Abmessungen der Kreuzungsanlage, die unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Verkehrs und der in den nächsten fünf Jahren zu erwartenden Verkehrsentwicklung erforderlich sind."

b) Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden Absätze 4 und 5.

c) Absätze 5 und 6 werden gestrichen.

d) Absatz 7 wird Absatz 6.

Begründung

Die Vorschrift des neuen Absatzes 3 berücksichtigt die „Gemeinschaftlichen Richtlinien über den Bau und die Unterhaltung von Bauwerken zur Kreuzung von Reichswasserstraßen und Straßen" in der Fassung vom 22. Juni 1960, die für die Abmessungen des Kreuzungsbauwerks einen auch jetzt erforderlichen Hinweis auf die künftige Verkehrsentwicklung enthalten.

Eine Sonderregelung erscheint entbehrlich, weil in den in Absatz 5 behandelten Fällen sich die Kostenverteilung aus einer gesetzlichen Regelung oder einer Vereinbarung ergeben wird.

Absatz 6 ist in § 39a als Absatz 2 übernommen worden.

26. **Zu § 41**

In Absatz 5 werden folgende Worte angefügt: „oder wenn etwas anderes vereinbart wird."

Begründung

Die Möglichkeit einer abweichenden Regelung der Unterhaltung sollte wie in § 13 Abs. 6 FStrG und entsprechend dem Vereinbarungsprinzip des EKrG offengehalten werden.

27. **Zu § 42**

In Absatz 1 sind nach den Worten „Absetzpfähle oder" die Worte „ähnliche Einrichtungen" einzufügen.

Begründung

Klarstellung.

28. **Zu § 43**

An Absatz 3 ist folgender Satz anzufügen:

„Die Enteignung wird von den zuständigen Landesbehörden durchgeführt."

Begründung

Klarstellung des Gewollten.

29. **Zu § 44**

a) In Absatz 4 Satz 2 ist nach dem Wort „hafenaufsichtlichen" einzufügen das Wort „(hafenpolizeilichen)".

Begründung

Anpassung an die Änderung von § 24 Abs. 3.

b) Um die Kompetenzen des Bundes klar zu umreißen, sollten die Vollzugsbehörden entsprechend den früheren Bezeichnungen wie folgt benannt werden:

Wasserstraßenamt

Wasserstraßendirektion.

Dementsprechend sollte auch von der Wasserstraßenverwaltung gesprochen werden. Der Ausdruck „Wasser- und Schiffahrts-" ist irreführend, weil diesen Bundesbehörden keine Wasser(wirtschafts)verwaltung obliegt.

30. **Zu § 45**

a) Absatz 1 Nr. 2 ist zu streichen, in Nummer 3 sind die Worte „Absatz 2" zu streichen; die bisherige Nummer 3 wird Nummer 2.

Begründung

Folge der Streichung des Satzes 2 in § 5 und des § 6 Abs. 1.

b) Absatz 2 wird Satz 2 des Absatzes 1 und ist wie folgt zu fassen:

„Der Bundesminister für Verkehr kann durch Rechtsverordnung diese Ermächtigung auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen übertragen."

Außerdem ist folgender neuer Satz anzufügen:

„§ 27 Abs. 4 gilt entsprechend."

Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

Begründung

Eine Zuwiderhandlung gegen eine bloße Delegationsverordnung des § 45 Abs. 2 ist nicht möglich. Es müssen aber auch Zuwiderhandlungen gegen Rechtsverordnungen der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen erfaßt werden können.

Im übrigen Regelung wie in § 27 Abs. 4.

31. **Zu § 46**

Satz 2 ist zu streichen.

Begründung

Die Freistellung von landesrechtlichen Genehmigungen ist nicht zulässig, weil sie einen Eingriff in die Landeshoheit bedeutet (vgl. auch die Stellungnahme zu § 21 Abs. 1).

32. **Zu § 48**

a) In Absatz 1 sind

aa) Nummer 1 und

bb) in Nummer 2 die Worte „oder 2"

zu streichen.

Begründung

Folge der Streichung des Satzes 2 in § 5 und der Änderung des § 45 Abs. 2.

b) In Absatz 1 Nr. 5 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

„a) das Betreten von Grundstücken nicht gestattet, Anlagen oder Einrichtungen nicht zugänglich macht oder technische Ermittlungen oder Prüfungen nicht duldet,".

c) In Absatz 1 Nr. 5 Buchstabe b ist das Wort „und" durch das Wort „oder" zu ersetzen.

Begründung

Richtigstellung.

33. **Zu § 49**

Absatz 2 ist am Ende wie folgt zu fassen:

„, die dieses Gesetz oder eine auf Grund dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnung auferlegt."

Begründung

Notwendige Ergänzung.

34. **Zu § 54**

Absatz 1 ist zu streichen.

Begründung

Folge der Streichung des § 45 Abs. 1 Nr. 2.

35. **Neuer § 54a**

‚§ 54a

(1) Das Raumordnungsgesetz vom 8. April 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 306) wird wie folgt geändert:

In § 6 Abs. 1 Buchstabe c werden hinter der Fundstellenangabe „(Bundesgesetzbl. I S. 921)" das Wort „oder" gestrichen und vor den Worten „zu entscheiden ist" die Worte „oder dem Bundeswasserstraßengesetz vom .... (Bundesgesetzbl. I S. ...)" eingefügt.

(2) Das Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 342) wird wie folgt geändert:

In § 38 Satz 1 werden hinter den Worten „Bundesgesetzbl. I S. 9)" ein Komma und die Worte „des Bundeswasserstraßengesetzes vom .... (Bundesgesetzbl. I S. ...)" eingefügt.'

Begründung zu Absatz 1

Es liegt nicht, wie in der Begründung des Gesetzentwurfs zu § 13 Abs. 2 ausgeführt, ein Fall des § 6 Abs. 1 Buchstabe a des Raumordnungsgesetzes vor. Diese Bestimmung regelt nur einfache Maßnahmen ohne vorhergehendes Verfahren. Besondere Feststellungsverfahren wie das nach dem Entwurf eines Bundeswasserstraßengesetzes sind vielmehr in § 6 Abs. 1 Buchstabe c des Raumordnungsgesetzes erfaßt. Dies ergibt sich u. a. daraus, daß das Bundesfernstraßengesetz, dem das Verfahren in § 13 des Entwurfs eines Bundeswasserstraßengesetzes nachgebildet ist, ebenfalls ausdrücklich in § 6 Abs. 1 Buchstabe c des Raumordnungsgesetzes zitiert ist. Aus diesem Grund ist die vorgeschlagene Ergänzung des § 6 Abs. 1 Buchstabe c des Raumordnungsgesetzes erforderlich.

zu Absatz 2

Da der Entwurf des Gesetzes Vorschriften über ein Planfeststellungsverfahren enthält, sollte es, schon um Mißverständnisse zu vermeiden, aus Gründen der Rechtssicherheit in den Katalog des § 38 des Bundesbaugesetzes aufgenommen werden.

36. **Zu § 55**

Nummer 6 ist zu streichen. Die Nummern 7 bis 9 werden Nummern 6 bis 8.

Begründung

Im Gebiet des früheren Landes Oldenburg werden nach diesem Gesetz noch viele Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Eine Aufhebung dieses Gesetzes würde einen gesetzlosen Zustand herbeiführen, weil nach § 54 Abs. 2 des Entwurfs die Verfahren nach Landesrecht dann fortzuführen sind, wenn bereits eine Sachentscheidung ergangen ist. Darüber hinaus würde eine Aufhebung dieses Gesetzes unübersehbare Schädigungen für die Einwendungsführer herbeiführen.

37. **Zu § 56**

Die Berlin-Klausel ist wie folgt zu fassen:

„Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes."

Begründung

Anpassung an die übliche Formulierung.

II.

Anlage

Im weiteren Gang des Gesetzgebungsverfahrens ist zu prüfen, ob die nachstehenden Änderungen vorgenommen werden können:

1. Die lfd. **Nummer 4** ist wie folgt zu berichtigen:

   „Dortmund-Ems-Kanal mit Ems von Gleesen bis Hanekenfähr und von Meppen bis Papenburg."

   Begründung

   Auf dem Zwischenstück von Hanekenfähr bis Meppen findet kein allgemeiner Verkehr statt.

2. In lfd. **Nummer 6** ist die Gaudensieker Süderelbe zu streichen.

   Begründung

   Wie zu lfd. Nummer 1.

3. Die **Nummern 8 und 36** sind zu streichen.

   Begründung

   Auf diesen Wasserstraßen findet kein allgemeiner Verkehr statt.

4. Bei der lfd. **Nummer 9** sind die Endpunkte der Wasserstraße wie folgt zu kennzeichnen:

   „Verbindungslinie der nordöstlichen Deichecke bei Het Oude Schip (ungefähre Lage 53° 26' 5"

und 6° 52' 4 DMO) und der vorspringenden Deichecke westlich Pilsum (ungefähre Lage 53° 29' 8" M u. 7° 1' 52" O)".

Begründung

Die Änderung entspricht dem heutigen tatsächlichen und rechtlichen Zustand. Er geht zurück auf die 3. Verordnung zur Änderung des Verzeichnisses der Wasserläufe erster Ordnung vom 6. Mai 1936. Diese Verordnung stützt sich auf Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung von Gesetzen über Wasser und Bodenkulturangelegenheiten vom 25. Juli 1933. Dieses Gesetz ist von dem Preußischen Ministerpräsidenten in der Preußischen Gesetzessammlung auch für das Reich veröffentlicht worden. Der Bundesverkehrsminister will diese Änderung heute nicht mehr anerkennen, weil diese eine einseitige preußische Maßnahme gewesen sein soll. Diese Auffassung überzeugt nicht, weil der frühere Reichsverkehrsminister diese Verordnung in seinem Verzeichnis der Wasserläufe erster Ordnung selbst berücksichtigt hat. Die jetzt bestehende Grenze hat sich besonders bei den Fragen des Anlandungsrechts und der Landgewinnung, besonders in bezug auf den Deichschutz und die Eindeichung der inneren Leybucht als zweckmäßig erwiesen. Eine nochmalige Änderung auf den früheren Rechtszustand vom 7. April 1913 würde zu verwaltungsmäßigen Schwierigkeiten führen.

5. Lfd. **Nummer 17** ist zu streichen.

   Begründung

   Auf der Jeetze findet kein allgemeiner Verkehr statt. Sie dient nur noch als Liegestelle für den Gerätepark des Wasser- und Schiffahrtsamtes Hitzacker. Als Zubehör einer Bundeswasserstraße gehört die Jeetze demnach nicht in dieses Verzeichnis.

6. In lfd. **Nummer 21** sind die Endpunkte der Leda wie folgt zu kennzeichnen:

   „Grenze zwischen dem Regierungsbezirk Aurich und dem Verwaltungsbezirk Oldenburg."

   Begründung

   Auf der Sagter Ems findet kein allgemeiner Verkehr statt.

7. In lfd. **Nummer 43** ist bei der Bezeichnung der Wasserstraße Weser das Wort „insbesondere" zu streichen.

   Begründung

   Diese Hervorhebung gibt zu Irrtümern Anlaß.

8. In lfd. **Nummer 27** „Neckar" muß es heißen: „Gemeindegrenze Wernau-Plochingen".

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu Abschnitt I

Zu Nr. 1

Der Gesetzentwurf bedarf nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Begründung

Die Bundesregierung vertritt in ständiger Praxis die Auffassung, daß Zuständigkeitsregelungen keine Regelungen im Sinne des Artikels 84 Abs. 1 GG sind. Die Bundesregierung ist aber bereit, die Wörter „der von der Landesregierung bestimmten Behörde" durch „der zuständigen Landesbehörde" zu ersetzen.

Eine Änderung des Raumordnungsgesetzes und des Bundesbaugesetzes ist nicht nötig (vgl. die Stellungnahme zu Nummer 35). Im übrigen vertritt die Bundesregierung ebenfalls in ständiger Praxis die Auffassung, daß die Änderung eines Zustimmungsgesetzes nur dann der Zustimmung des Bundesrates bedarf, wenn durch das Änderungsgesetz Vorschriften geändert werden, die die Zustimmungsbedürftigkeit des ursprünglichen Gesetzes begründet haben. Das wäre bei den vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen nicht der Fall.

Zu Nr. 2 a)

Dem Vorschlag, § 1 Abs. 1 Nr. 1 zu ändern, wird zugestimmt.

Zu Nr. 2 b)

Die Bundesregierung vermag dem Vorschlag, in § 1 einen neuen Absatz 2 einzufügen, nicht zuzustimmen.

Begründung

Die vorgeschlagene Bestimmung des Begriffs „Seewasserstraßen" ist zu eng. Nach Auffassung des Bundes gehören zu den Seewasserstraßen nicht nur die betonnten und gebaggerten Schiffahrtswege, sondern alle Küstengewässer. Dies ergibt sich aus Artikel 89 Abs. 1 GG in Verbindung mit dem Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Bundeswasserstraßen vom 21. Mai 1951 (Bundesgesetzblatt I S. 352). Die Entscheidung über die bekannte abweichende Auffassung der Länder sollte der Rechtsprechung überlassen bleiben. Im übrigen hat das Fehlen einer Begriffsbestimmung in der Praxis keine Schwierigkeiten bereitet. Der Gesetzgeber hat sich aus diesem Grunde bisher nicht veranlaßt gesehen, den seit dem Staatsvertrag von 1921 reichsrechtlich verwendeten Begriff der Seewasserstraßen zu definieren (vgl. hierzu das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. Mai 1965 — Bundesgesetzbl. II S. 833). Der Begriff der Seewasserstraßen ist zwar im Gesetzgebungsverfahren zum Erlaß des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt eingehend erörtert worden; eine einvernehmliche Entscheidung dahin, die Definition im vorliegenden Entwurf zu bringen, wurde jedoch nicht getroffen.

Zu Nr. 3 a) bis c)

Die Bundesregierung vermag den Empfehlungen des Bundesrates zu § 2 des Regierungsentwurfs nicht zu folgen.

Begründung

Die Inanspruchnahme der verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten des Bundes nach Artikel 74 Nr. 21 und Artikel 89 GG stellt keinen „Eingriff in die Landeshoheit" dar. Dennoch sieht § 2 Abs. 1 des Regierungsentwurfs eine Vereinbarung mit dem Land vor.

§ 2 Abs. 2 des Entwurfs, dessen Streichung der Bundesrat vorschlägt, regelt nur den Sonderfall, daß eine Binnenwasserstraße des Bundes, die nicht dem allgemeinen Verkehr dient, zu einer dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraße des Bundes wird und damit unter das Bundeswasserstraßengesetz fällt. Gleichzeitig regelt die Vorschrift auch den umgekehrten Fall. Ein Landesgewässer wird hier also nicht betroffen. Auch die hier getroffene Regelung ist durch die Gesetzgebungskompetenz des Artikels 74 Nr. 21 GG gedeckt.

Die Interessen der Länder werden durch § 4 des Regierungsentwurfs geschützt.

Zu Nr. 4

Der Streichung des § 5 Satz 2 kann nicht zugestimmt werden.

Begründung

Es ist zwar richtig, daß die rechtliche Gestaltung des Gemeingebrauchs auf nicht schiffbaren Gewässern grundsätzlich den Ländern überlassen ist. Es bedarf jedoch einer abweichenden Regelung bei solchen nicht schiffbaren Gewässern, die Speisungsanlagen (Zubehör) der Bundeswasserstraßen sind. Um die Funktion der Speisungsanlagen sicherzustellen, muß der Bund darüber entscheiden können, inwieweit die Speisungsanlagen befahren werden können oder nicht.

Zu Nr. 5 a)

Gegen den Vorschlag, in § 6 den Absatz 1 zu streichen, werden keine Einwendungen erhoben.

Zu Nr. 5 b)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Begründung

Als Folge der Stellungnahme zu Nummer 4 ist die Fassung des Regierungsentwurfs in § 6 Abs. 2 beizubehalten.

Zu Nr. 6

Nach Auffassung der Bundesregierung muß § 7 Abs. 3, dessen Streichung der Bundesrat vorschlägt, bestehen bleiben.

Begründung

Die Freistellung der in § 7 Abs. 3 des Entwurfs aufgeführten Verwaltungsmaßnahmen von wasserrecht-

lichen Verwaltungsakten der Landesbehörden ist für eine ordnungsgemäße Verwaltung der Bundeswasserstraßen erforderlich. Die Bestimmung ist durch die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Nr. 21 GG gedeckt, weil ihre Zweckbestimmung auf dem Gebiete des Verkehrs liegt. Daß durch die Regelung die allgemeine Ordnung der Wasserwirtschaft berührt werden kann, ist nach der ausdrücklichen Feststellung des Bundesverfassungsgerichts verfassungsrechtlich zulässig [BVerfGE 15, 1 (9)]. Da Bestrebungen bestehen, wasserrechtliche Vorschriften auf die Seewasserstraßen zu erstrecken, ist die — im Interesse einer leichteren Lesbarkeit des Gesetzes im übrigen erwünschte — teilweise Wiederholung des § 3 Abs. 3 Wasserhaushaltsgesetz angebracht. § 4 des Regierungsentwurfs stellt sicher, daß auch hier die Belange der Landeskultur und der Wasserwirtschaft gewahrt bleiben.

Zu Nr. 7 a)

Dem Vorschlag, in Absatz 4 des § 8 die Wörter „durch die Schiffahrt" zu streichen, kann nicht zugestimmt werden.

Begründung

Soweit der Bund Eigentümer von Ufergrundstücken ist, bedarf es keiner gesetzlichen Regelung dahin, daß der Bund sein Eigentum schützt. Die Belange der Allgemeinheit sind durch § 8 Abs. 1 und 2 des Regierungsentwurfs in starker Anlehnung an Landeswasserrecht gewahrt. Steht das Ufergrundstück in fremdem Eigentum, so scheidet eine „Zustandshaftung" des Bundes ohnehin aus. Die in § 8 Abs. 4 vorgesehene Sicherung fremder Grundstücke ist danach eine zusätzliche Verpflichtung, die ihre Rechtfertigung nur darin finden kann, daß für die Schäden die Verkehrsfunktion der Bundeswasserstraße ursächlich ist. Der einengende Zusatz „durch die Schiffahrt" in § 8 Abs. 4 ist daher notwendig.

Zu Nr. 7 b)

Dem Vorschlag, einen neuen Absatz 7 in § 8 einzufügen, wird nicht zugestimmt.

Begründung

Deichrechtliche Vorschriften, die die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen regeln, gibt es nicht. Andererseits enthält der Regierungsentwurf keine Bestimmung, die das Deichrecht berührt.

Zu Nr. 8

Die Bundesregierung schließt sich der Empfehlung des Bundesrates, in § 12 den Absatz 6 zu streichen, nicht an.

Begründung

Vergleiche die Begründung zu Nummer 6 (§ 7 Abs. 3) dieser Stellungnahme.

Zu Nr. 9 a) und b)

Den Ergänzungen des § 14 Abs. 2 wird zugestimmt.

Zu Nr. 9 c)

Wie sich aus der Begründung des Bundesrates ergibt, soll die Anfügung an § 14 Abs. 3 nur auf Satz 2 des § 8 Abs. 2 verweisen. Der Verweisung wird mit der Maßgabe zugestimmt, daß sie nicht in § 14, sondern in § 19 Abs. 2 als Satz 2 eingefügt wird.

Zu Nr. 10

Die Bundesregierung ist mit der Ergänzung des Absatzes 5 in § 17 nicht einverstanden.

Begründung

Die Vorschrift paßt nicht in das Planfeststellungsverfahren. Die Planfeststellungsbehörde hat nach § 19 Rechte und Interessen Dritter zu berücksichtigen, ohne daß es der Bestellung eines Bevollmächtigten bedarf.

Zu Nr. 11

Gegen die Ergänzung des § 18 Nr. 2 werden keine Einwendungen erhoben.

Zu Nr. 12 a)

Den vorgeschlagenen Streichungen in § 19 Abs. 5 wird nicht zugestimmt.

Begründung

Auch nach Landeswasserrecht erfahren die hier genannten rechtlich geschützten Interessen keine Gleichstellung mit Rechten.

Zu Nr. 12 b)

Der Ergänzung des § 19 Abs. 6 Satz 1 wird nicht zugestimmt.

Begründung

Im Interesse der Betroffenen ist geboten, daß die Planfeststellungsbehörde die Unterhaltung der schadenverhütenden Einrichtungen demjenigen auferlegt, der das Vorhaben durchführt.

Zu Nr. 13 a)

Der Ergänzung des § 20 Abs. 1 Satz 2 wird zugestimmt.

Zu Nr. 13 b)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Begründung

Angesichts ähnlicher Regelungen in mehreren Landeswassergesetzen sollte es bei der derzeitigen Fassung des § 20 Abs. 2 bleiben.

Zu Nr. 14 a) und b)

Die Bundesregierung vermag dem Vorschlag, in § 21 den Absatz 1 zu streichen, nicht zu folgen.

Begründung

Artikel 74 Nr. 21 GG ermächtigt den Bundesgesetzgeber, den Ausbau oder Neubau von Bundeswasserstraßen gesetzlich zu regeln. Der Ausbau oder Neubau von Wasserstraßen verändert seiner Natur

nach notwendigerweise das Verhältnis zwischen der Wasserstraße und ihrer Umwelt. Infolgedessen gibt die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Nr. 21 GG dem Gesetzgeber die Möglichkeit, diese Beziehungen zu regeln, indem sonst erforderliche Genehmigungen von Bundes- oder Landesbehörden in der Planfeststellung aufgehen. Der Vorrang dieser Regelung gegenüber etwa entgegenstehendem Landesrecht wird durch Artikel 31 GG eindeutig festgestellt. Im übrigen hat sich die umfassende Konzentrationswirkung der Planfeststellung, die sich in Bundes- und Landesrecht findet, in der Praxis ausgezeichnet bewährt. Sie ist bei der Vielzahl von Interessen, die in dem uns zur Verfügung stehenden Lebensraum auszugleichen sind, letztlich das einzige Mittel, ein großes Bauvorhaben zügig, aber dennoch in einer den Forderungen unseres Rechtsstaates entsprechenden Weise durchzuführen.

Zu Nr. 15 a)

Dem Vorschlag zu § 24 Abs. 2 kann nicht gefolgt werden.

Begründung

Nach Auffassung der Bundesregierung ergeben sich Voraussetzung und Ausmaß der Einschränkung der Grundrechte mit hinreichender Klarheit aus der Bezugnahme auf das fest umrissene Aufgabengebiet der Strompolizei.

Zu Nr. 15 b)

Der Ergänzung in § 24 Abs. 3 wird zugestimmt.

Zu Nr. 16

Gegen die vorgeschlagene Neufassung des § 26 Abs. 1 Satz 1 werden keine Einwendungen erhoben.

Zu Nr. 17

Der Änderung des § 29 Abs. 2 Satz 1 wird zugestimmt.

Zu Nr. 18

Die Bundesregierung vermag dem Vorschlag, in § 31 Abs. 4 den Satz 2 zu streichen, nicht zuzustimmen.

Begründung

Die Möglichkeit einer Befristung ist sowohl bei der wasserbehördlichen Erlaubnis nach § 7 Wasserhaushaltsgesetz als auch bei der wasseraufsichtlichen Anlagengenehmigung des Landesrechts vorgesehen und entspricht dem Wesen einer ordnungsrechtlichen Genehmigung. Die Bundesregierung hätte, um die Befristung von der seitens des Bundesrates beanstandeten Annäherung an das Rechtsinstitut der Bewilligung zu lösen, keine Bedenken dagegen, wenn im weiteren Gesetzgebungsverfahren Absatz 4 Satz 2 folgende Fassung erhielte:

„Die Genehmigung kann befristet werden."

Diese Formulierung entspricht § 7 Wasserhaushaltsgesetz und dem angeführten Landesrecht.

Zu Nr. 19

Die Bundesregierung kann sich mit der vorgeschlagenen Neufassung der Absätze 2 und 3 in § 32 nicht einverstanden erklären.

Begründung

Die vorgeschlagene Neufassung des Bundesrates enthält gegenüber dem Regierungsentwurf eine Erweiterung der Möglichkeiten, die strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung zu beseitigen.

Nach § 32 Abs. 2 Nr. 1 des Regierungsentwurfs ist eine entschädigungslose Beseitigung der Genehmigung nur möglich, wenn dem Unternehmer die Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der zugrundeliegenden Unterlagen bekannt war. Damit ist auch der vom Bundesrat jetzt ausdrücklich erwähnte Fall der arglistigen Täuschung bereits mitumfaßt. Nach § 32 Abs. 3 Nr. 1 der vom Bundesrat vorgeschlagenen Fassung ist eine Beseitigung der Genehmigung nicht nur bei Kenntnis möglich, sondern auch bei fahrlässiger und selbst schuldloser Unkenntnis zulässig. Eine solche Regelung nimmt auf das schutzwürdige Vertrauen des Unternehmers keine Rücksicht. Außerdem steht sie nicht in Einklang mit § 12 Abs. 2 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz. Darüber hinaus ist der Tatbestand des § 32 Abs. 3 Nr. 1 der Bundesratsfassung kein Fall des Widerrufs, sondern der Rücknahme.

Im übrigen folgt schon aus allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts, daß Verwaltungsakte, die durch Drohung oder Bestechung erwirkt sind, zurückgenommen werden können; einer besonderen gesetzlichen Regelung bedarf es hierfür nicht.

Zugestimmt wird dem Vorschlag des Bundesrates jedoch insoweit, als in § 32 Abs. 3 Nr. 1 des Regierungsentwurfs die Wörter „Bedingungen oder" gestrichen werden sollen.

Zu Nr. 20 a) bis c)

Mit der Einfügung der Wörter „im Benehmen mit den Ländern" in § 35 ist die Bundesregierung einverstanden. Sie vermag jedoch den übrigen Änderungsvorschlägen des Bundesrates zu § 35 nicht zu folgen.

Begründung

Da nach dem Grundgesetz kein Raum für eine Art „territorialer Bundesunmittelbarkeit" der Bundeswasserstraßen besteht [BVerfGE 15,1 (12)], gehören die Bundeswasserstraßen zu den Gebieten der jeweiligen Länder. Die Zuständigkeit der Länder für den Feuerschutz erstreckt sich daher grundsätzlich auch auf die in ihrem Gebiet gelegenen Bundeswasserstraßen. Was die Pflicht des Bundes zur Verkehrssicherung in Brandfällen betrifft, so kann ihr auch ohne Einrichtung eines besonderen Feuerschutzes nachgekommen werden.

Zu Nr. 21

Der Neufassung des § 37 Abs. 2 Satz 3 wird zugestimmt.

Zu Nr. 22

Mit dem Vorschlag, in § 38 den Absatz 4 zu streichen, ist die Bundesregierung einverstanden.

Zu Nr. 23 a) bis d)

Den Änderungsvorschlägen wird zugestimmt.

Zu Nr. 23 e)

Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Kostenregelung des § 39 Abs. 3 Satz 3 überprüfen.

Zu Nr. 24

Der Einfügung des neuen § 39a in Abschnitt 9 wird zugestimmt.

Zu Nr. 25 a) und b)

Die Bundesregierung sieht sich nicht in der Lage, dem Vorschlage des Bundesrates, in § 40 einen neuen Absatz 3 einzufügen, zu folgen.

Begründung

Die angeregte Regelung ist, soweit es sich um den Ausbau von Bundeswasserstraßen handelt, eine Durchbrechung des in Abschnitt 9 des Regierungsentwurfs streng beachteten Veranlassungsgrundsatzes. Sie würde dazu führen, daß der eine Verkehrsträger solche Kosten übernehmen müßte, die ausschließlich auf die Verkehrsentwicklung des anderen Verkehrsträgers zurückzuführen sind. Überdies würde die Regelung zu einer überwiegenden Belastung der Wasserstraßen führen, da die kostenverursachenden sprunghaften Verkehrssteigerungen erfahrungsgemäß beim Landverkehr eintreten. Die „Gemeinschaftlichen Richtlinien des Reichsverkehrsministers und des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen über den Bau und die Unterhaltung von Bauwerken zur Kreuzung von Bundeswasserstraßen und Straßen" können zur Begründung des neuen Absatzes 3 nicht herangezogen werden, weil es sich bei ihnen um eine interne Kostenregelung zwischen Reichs- bzw. Bundesverwaltungen handelt. Im übrigen hat der Grundsatz, der im Vorschlag des Bundesrates zum Ausdruck kommt, bei dem Neubau von Bundeswasserstraßen seine Berechtigung. In der Praxis wird danach verfahren.

Zu Nr. 25 c)

Die Bundesregierung ist mit der Streichung der Absätze 5 und 6 in § 40 einverstanden.

Zu Nr. 25 d)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Begründung

Als Folge der Stellungnahme zu Nummern 24, 25 a) und b) sowie 25 c) muß Absatz 7 zu Absatz 5 werden.

Zu Nr. 26

Der Ergänzung des Absatzes 5 in § 41 wird zugestimmt.

Zu Nr. 27

Gegen die Ergänzung des § 42 Abs. 1 bestehen keine Bedenken.

Zu Nr. 28

Der Ergänzung des § 43 Abs. 3 wird nicht zugestimmt.

Begründung

Die Klarstellung ist nicht erforderlich, da die Enteignungsgesetze der Länder bereits die Zuständigkeit von Landesbehörden festlegen.

Zu Nr. 29 a)

Der Einfügung des Wortes „(hafenpolizeilichen)" in § 44 Abs. 4 Satz 2 wird zugestimmt.

Zu Nr. 29 b)

Der vorgeschlagenen Änderung der Bezeichnungen der Verwaltung und ihrer Behörden wird nicht zugestimmt.

Begründung

Die Bezeichnungen der Verwaltung und ihrer Behörden haben sich eingebürgert. Der Tätigkeitsbereich der Verwaltung ist bekannt. Es ist deshalb unzweckmäßig, die Bezeichnungen zu ändern. Die Kompetenzen des Bundes werden im übrigen durch den vorliegenden Gesetzentwurf eindeutig umrissen.

Zu Nr. 30 a)

Der Streichung in § 45 Abs. 1 Nr. 3 wird zugestimmt. Dem Vorschlag, in § 45 Abs. 1 die Nummer 2 zu streichen, kann nicht zugestimmt werden.

Begründung

Folge der Stellungnahme zu Nummer 4.

Zu Nr. 30 b)

Den Änderungsvorschlägen wird zugestimmt.

Zu Nr. 31

Die Bundesregierung vermag dem Vorschlag, in § 46 den Satz 2 zu streichen, nicht zu folgen.

Begründung

Die Regelung, nach der die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes dafür verantwortlich ist, daß ihre Verkehrsanlagen allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen und demgemäß behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen nicht bedürfen, ist durch die Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz des Bundes nach Artikel 74 Nr. 21 und Artikel 89 Abs. 2 GG gedeckt. Sie entspricht auch bewährter Verwaltungspraxis. Im übrigen wird auf die Begründung zu § 46 des Regierungsentwurfs verwiesen.

Zu Nr. 32 a) aa)

Der Streichung der Nummer 1 in § 48 Abs. 1 kann nicht zugestimmt werden.

Begründung

Folge der Stellungnahme zu Nummer 4.

Zu Nr. 32 a) bb)

Dem Streichungsvorschlag wird zugestimmt.

Zu Nr. 32 b)

Der Neufassung des § 48 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe a wird zugestimmt.

Zu Nr. 32 c)

Dem Änderungsvorschlag wird zugestimmt.

Zu Nr. 33

Der Ergänzung des § 49 Abs. 2 wird zugestimmt.

Zu Nr. 34

Der Streichung des Absatzes 1 in § 54 kann nicht zugestimmt werden.

Begründung

Folge der Stellungnahme zu Nummer 4.

Zu Nr. 35

Dem Vorschlag, einen neuen § 54a in den Gesetzentwurf einzufügen, kann nicht beigetreten werden.

Begründung

Die Bundesregierung hält eine Änderung von § 6 Abs. 1 Buchstabe c Raumordnungsgesetz nicht für erforderlich. § 6 Abs. 1 Buchstabe a Raumordnungsgesetz läßt nicht erkennen, daß diese Bestimmung nur einfache Maßnahmen ohne vorhergehendes Verfahren regelt. Die Vorschrift ist damit bei den Bundeswasserstraßen anwendbar. Der Vorrang bestimmter Vorhaben des Bundes ist auch ohne die vorgeschlagene Ergänzung in § 6 Abs. 1 Buchstabe c Raumordnungsgesetz sichergestellt.

Auch § 38 Satz 1 Bundesbaugesetz bedarf keiner Änderung. Das Verhältnis des Gesetzentwurfs zu den Planungsvorschriften des Bundesbaugesetzes ist bereits durch § 13 Abs. 2 in ausreichender Weise geregelt.

Zu Nr. 36

Der Streichung der Nummer 6 in § 55 wird widersprochen.

Begründung

Mit der Neuordnung des Rechts des Gewässerausbaus durch das Wasserhaushaltsgesetz und das Niedersächsische Wassergesetz sind die in Nummer 6 aufgeführten oldenburgischen Rechtsvorschriften ohnehin bereits gegenstandslos. Überdies wäre es mit dem Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs, eine bundeseinheitliche Regelung für den Verkehrsausbau von Bundeswasserstraßen zu schaffen, nicht vereinbar, wenn derartige überholte Rechtsvorschriften, noch dazu nur für einen Teil eines Bundeslandes, aufrechterhalten blieben. Die vorliegende Regelung schließt jede Schädigung für die Einwendungsführer aus.

Zu Nr. 37

Gegen die Neufassung der Berlin-Klausel werden keine Einwendungen erhoben.

Zu Abschnitt II

Zu Nr. 1

Der vorgeschlagenen Berichtigung kann nicht entsprochen werden.

Begründung

Es ist richtig, daß auf der Ems von Gleesen bis Papenburg, soweit sie nicht in den Dortmund-Ems-Kanal unmittelbar einbezogen ist, kein allgemeiner Verkehr stattfindet. Die Verwaltung der genannten Strecke wird jedoch bestimmt durch die Erfordernisse der Wasserhaltung des Dortmund-Ems-Kanals. Sie bildet mit dem Kanal eine betriebliche Einheit und muß deshalb als dem Dortmund-Ems-Kanal zugehörig bezeichnet werden.

Zu Nr. 2

Dem Vorschlag zu lfd. Nummer 6 der Anlage wird zugestimmt.

Zu Nr. 3

Den Streichungen zu lfd. Nummern 8 und 36 der Anlage wird zugestimmt.

Zu Nr. 4

Dem Änderungsvorschlag zu lfd. Nummer 9 der Anlage kann nicht zugestimmt werden.

Begründung

Die seewärtige Begrenzung der Bundeswasserstraße Ems, wie sie der Regierungsentwurf enthält, entspricht der Begrenzung nach lfd. Nummer 12 der Anlage A zum Gesetz über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 961). Die angeführte preußische 3. Verordnung zur Änderung des Verzeichnisses der Wasserläufe erster Ordnung vom 6. Mai 1936 konnte wohl das preußische Wassergesetz, nicht aber das Reichsgesetz über den Staatsvertrag ändern. Die seewärtige Begrenzung der Reichswasserstraße (jetzt gemäß Artikel 89 GG Bundeswasserstraße) Ems blieb daher stets die gleiche.

Zu Nr. 5

Dem Streichungsvorschlag zu lfd. Nummer 17 der Anlage wird zugestimmt mit der Feststellung, daß die Jeetzel hier nicht nur als Bauhafen, sondern auch als Schutz- und Sicherheitshafen dient.

Zu Nr. 6

Der vorgeschlagenen Endpunktbezeichnung zu lfd. Nummer 21 der Anlage wird zugestimmt.

Zu Nr. 7

Der vorgeschlagenen Streichung zu lfd. Nummer 43 der Anlage wird zugestimmt; im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens wären aber bei dieser Streichung die Nebenarme Schweiburg und Rechter Nebenarm zusätzlich aufzunehmen.

Zu Nr. 8

Dem Vorschlag zur Änderung der lfd. Nummer 27 der Anlage wird zugestimmt.